VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

SUPPLEMENT-BAND

1905.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS' SÖHNE, I. Wallfischgasse Nr. 10.

Tarif-Index für das III. Quartal 1905.

(Die größer gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Lokaltarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Bosnisch-herzegowinische Bahnen.

D. Österreichische Bahnen.

E. Ungarische Bahnen.

F. Ausländische Bahnen.

a) Deutsche Bahnen.

C. Spezialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Kohlen.

b) Für Salz.

c) Für Tiere.

III. Direkte Tarife mit ausländischen Bahnen.

A. Personen- und Gepäcksverkehr.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

I. Güterverkehr der österr.-ungar. Eisenbahnen.

a) Mit deutschen Eisenbahnen.

b) Mit Belgien und den Niederlanden.

c) Mit Frankreich.

d) Mit der Schweiz.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das IV. Quartal 1905.

(Die größer gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

E. Ungarische Bahnen.

F. Ausländische Bahnen.

a) Deutsche Bahnen.

b) Außerordentliche Bahnen.

G. Dampfschiffahrt und Seeverkehr.

II. Tarife für den direkten Verkehr der österreichischen, ungarischen, bezw. bosnisch-herzegowinischen Bahnen untereinander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Spezialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Bier.

b) Für Brettchen.

c) Für Eisen und Stahl etc.

d) Für ermäßigte Eilgüter.

e) Für Garne.

f) Für Glas- und Hohlglaswaren.

g) Für Holzzellstoff.

h) Für Holzdraht.

i) Für Kalziumkarbid.

k) Für Kohlen.

l) Für Korksteine.

m) Für Papiere.

n) Für Petroleum.

o) Für Salze.

p) Für Stearin.

q) Für Talksteine.

r) Für Tiere.

s) Für Wein etc.

III. Direkte Tarife mit ausländischen Bahnen.

A. Personen- und Gepäcksverkehr.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

I. Güterverkehr der österr.-ungar. Eisenbahnen.

a) Mit deutschen Eisenbahnen.

II. Güterverkehr der deutschen Bahnen untereinander.

III. Güterverkehr der ausländischen Bahnen untereinander.

C. Spezialtarife für gewisse Transportartikel.

a) Für Getreide.

b) Für Kohle.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 75. **Wien, 1. Juli 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 6. Juni 1905,*) betreffend die Errichtung einer Expositur des Hauptzollamtes Cattaro im Viehhofe bei dem sogenannten montenegrinischen Bazar in Cattaro.

Im Viehhofe bei dem sogenannten montenegrinischen Bazar in Cattaro wurde eine Expositur des Hauptzollamtes Cattaro aufgestellt, deren Wirkungskreis auf die Einfuhr-, Durchfuhr- und Ausfuhrabfertigung, Vormerkung und Anweisung von Vieh, Fleisch (frisch oder zubereitet), Fischen jeder Art (frisch oder gesalzen) und Geflügeleiern beschränkt ist.

Diese Zollstelle hat bereits ihre Tätigkeit begonnen.

Kosel m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 16. Juni 1905,**) betreffend die Errichtung eines Nebenzollamtes I. Klasse auf dem Bahnhofe in Niedereinsiedel.

Auf dem Bahnhofe in Niedereinsiedel (Böhmen) wurde ein Nebenzollamt I. Klasse errichtet, welches seine Tätigkeit am 1. Juni 1905 begonnen hat.

Dieses Zollamt ist mit den allgemeinen Abfertigungsbefugnissen eines Hauptzollamtes II. Klasse, ferner mit der Befugnis zur Anwendung des abgekürzten Ansageverfahrens im Eisenbahnverkehre, dann der Austrittsbestätigung von Durchfuhrwaren ohne Beschränkung, der Austrittsbehandlung von Bier, Zucker und Branntwein und schließlich mit der besonderen Ermächtigung zur Einfuhrsbeamtshandlung von Tabakfabrikaten bis inklusive 7·5 kg für Reisende, sowie zur zollfreien Behandlung voraus- und nachgesendeter Reiseeffekten ausgestattet.

Kosel m. p.

*) Enthalten in dem am 24. Juni 1905 ausgegebenen XL. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 98.
**) Enthalten in dem am 27. Juni 1905 ausgegebenen XLI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 101.

Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.

Zu Beginn der am 23. Juni abgehaltenen Vollversammlung begrüßte der Leiter des Eisenbahnministeriums Exzellenz Sektionschef Wrba die Mitglieder der Kommission als organisationsgemäß berufener Vorsitzender, erklärte, daß er sich bemühen werde, die Arbeiten der Kommission aufs angelegentlichste zu fördern, und erbat sich zu diesem Behufe auch die allseitige Unterstützung der Kommissionsmitglieder.

Sodann beschloß die Kommission mit Stimmeneinhelligkeit, an ihren früheren langjährigen Vorsitzenden Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek ein Schreiben zu richten, in welchem Sr. Exzellenz anläßlich des Rücktrittes für die unermüdliche und für die k. k. Reichs-

haupt- und Residenzstadt Wien so segensreiche Förderung der Arbeiten der Wiener Verkehrsanlagen der tiefstgefühlte und wärmste Dank ausgesprochen wird.

Weiter gedachte der Vorsitzende des schmerzlichen Verlustes, den die Kommission durch das Ableben eines ihrer tätigsten Mitglieder, des Vizebürgermeisters Josef Strobach, erlitten hat. Der Vorsitzende führte aus, wie der Dahingeschiedene sein treffendes Urteil und seine Erfahrungen in den Dienst der Kommission gestellt und durch seine hingebungsvolle Mitwirkung bei den Beratungen des Finanzkomitees, sowie bei einer Reihe wichtiger Verhandlungen sich um die Förderung der Arbeiten der Kommission in hohem Maße verdient gemacht habe. Die Mitglieder erhoben sich zum Zeichen der Trauer von ihren Sitzen, und es wurde der Beschluß gefaßt, die Trauerkundgebung im Sitzungsprotokolle zum Ausdrucke zu bringen.

Nachdem der Vorsitzende die vom Gemeinderate neugewählten Mitglieder Theodor Doležal und Robert Rudolf Moessen begrüßt und deren Angelobung entgegengenommen hatte, wurde zur Tagesordnung übergegangen.

Es wurde die Abrechnung über die Zentralleitungskosten der Wiener Stadtbahn genehmigt, die Verlegung der Betriebsleitungen der Vorortelinie in Kabeln, sowie eine Reihe von kleineren Nachtragsherstellungen, außerdem noch die gnadenweise Einlösung von Coupons und die Nachsicht einer fälligen Pachtschillingsrate beschlossen.

Die Mitteilung der Donau-Regulierungskommission über die Neuordnung ihres technischen Dienstes wurde, insoweit die Arbeiten am Donaukanale hierdurch tangiert erscheinen, zustimmend zur Kenntnis genommen.

Bei diesem Anlasse sprach Bürgermeister Doktor Lueger dem rücktretenden Hafenbaudirektor Hofrat Taussig für seine treuen Dienste den wärmsten Dank aus, wünschte ihm viel Glück für seine Mußezeit und versicherte ihn, daß ihm die Kommission allezeit ein ehrendes Andenken bewahren werde. Es wurde beschlossen, auch diese Kundgebung in das Sitzungsprotokoll aufzunehmen.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Rekurse gegen Entscheidungen der politischen Behörden sind, sofern nicht im einzelnen Gesetze ausdrücklich eine andere Bestimmung getroffen ist, bei jener Behörde einzubringen, welche in erster Instanz die Entscheidung gefällt hat. (Zufahrtsstraßenangelegenheit.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des Bezirksausschusses in M. gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. August 1904, Z. 10.113, betreffend Zurückweisung eines verspätet eingelangten Rekurses, nach der am 10. März 1905 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Auf Grund des § 5, Punkt 2, des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, entschied die Statthalterei in Prag in erster Instanz am 7. Jänner 1904 unter Z. 250.877 ex 1903 über die Notwendigkeit der Herstellung einer Zufahrtsstraße zur Eisenbahnstation Ullitz-Pleschnitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger und bemerkte am Schlusse:

„Gegen diese Entscheidung ist der binnen vier Wochen nach erfolgter Zustellung bei der k. k. Statthalterei einzubringende Rekurs an das k. k. Ministerium des Innern zulässig.“

Ungeachtet dieser Rechtsmittelbelehrung brachte der Bezirksausschuß M. seinen Rekurs gegen diese ihm am 23. Jänner 1904 durch die k. k. Bezirkshauptmannschaft M. zugestellte Entscheidung zwar lange vor Ablauf der Rekursfrist, nämlich schon am 4. Februar, jedoch nicht bei der Statthalterei, sondern bei der Bezirkshauptmannschaft ein, von welcher der Rekurs erst nach einiger Zeit an die Statthalterei vorgelegt wurde, so daß er erst am 27. Februar, somit nach Ablauf der Rekursfrist bei der Statthalterei einlangte.

Das Ministerium des Innern hat deshalb im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium den Rekurs als verspätet zurückgewiesen.

In der vorliegenden Beschwerde wird diese Entscheidung mit der Behauptung bekämpft, es bestehe kein Gesetz, daß Rekurse gegen Statthalterei-Entscheidungen nur bei der Statthalterei eingebracht werden könnten; der Rekurs sei lange vor Ablauf der Rekursfrist bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft eingebracht worden, und könne die Verzögerung in der Vorlage des Rekurses an die Statthalterei, die seitens der Bezirkshauptmannschaft ohne Grund eingetreten sei, nicht zum Nachteile der rekursführenden Partei angerechnet werden.

Der Bezirksausschuß übersieht hierbei die ausdrückliche Anordnung in § 2 des Gesetzes vom 12. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 101, daß Rekurse gegen Entscheidungen der politischen Behörden (von jenen Fällen, wo einzelne Gesetze ausdrücklich eine anderweitige Bestimmung treffen, abgesehen) bei jener Behörde einzubringen sind, welche in erster Instanz die Entscheidung gefällt hat. Ebensowenig steht ihm irgend ein Gesetz zur Seite, wenn er aus dem Säumnis der politischen Bezirksbehörde bei Vorlage des Rekurses an die durch das Gesetz berufene Einbringungsstelle die Folge ableiten will, daß deshalb der Eintritt der Rechtskraft der Statthalterei-Entscheidung hätte als aufgeschoben gelten müssen.

Ein Rechtsmittel gibt nach den geltenden Vorschriften nur dann einen Anspruch auf eine meritorische Entscheidung der Oberbehörde, wenn es innerhalb der gesetzlichen Frist und bei der durch das Gesetz bezeichneten Einbringungsstelle eingelangt ist.

Bei dieser Rechtslage mußte die Beschwerde als unbegründet abgewiesen werden.

(Erkenntnis vom 10. März 1905, Z. 2580, cf. E.-M.-Z. 27.399.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 341. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Juni wurden nachstehende Interpellationen überreicht, und zwar:

I. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Rekonstruktion des Hafendammes in Suttomore-Spič (Spizza).

II. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

1. der Abgeordneten Basil Ritter v. Jaworski und Genossen, betreffend die sprachlichen Verhältnisse auf den Staatsbahnen in Galizien;

2. der Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen, betreffend die Ausfertigung von Fahrlegitimationen auf den Staatsbahnen für die Pensionisten der Gendarmerie;

3. der Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen, betreffend den Bau einer elektrischen Bahnverbindung Unterach—See;

4. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Amtsgebaren des Direktors der Staatsbahn-Direktion Pilsen, Hofrates Tuček.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Hannsdorf nach Mährisch-Altstadt. (Genehmigung der neuen Detailpläne für die Brückenwage in der Station Mährisch-Altstadt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. Juni die bereits erfolgte Genehmigung und die seitens der k. k. Statthalterei in Brünn erfolgte Konsentierung für die seinerzeit von Dr. Rudolf Mayreder, beh. aut. Bauingenieur in Wien, namens der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt vorgelegten Detailpläne, betreffend die in der Station Mährisch-Altstadt der im Baue befindlichen vorgenannten Bahnlinie herzustellende Brückenwage mit hölzernem Waghäuschen, aufgehoben und die hierfür vorgelegten neuen Detailpläne für die Brückenwage mit eisernem Waghäuschen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 20.316.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Mank über St. Leonhard a. F. nach Ruprechtshofen. (Genehmigung des neuen Typenplanes für die Brückenwage in der Station Ruprechtshofen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Juni die bereits erfolgte Genehmigung und die seitens der k. k. Statthalterei in Wien erfolgte Konsentierung des vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte seinerzeit vorgelegten Typenplanes Nr. 14, betreffend die in der Station Ruprechtshofen der im Baue befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Mank-St. Leohard a. F.-Ruprechtshofen herzustellende Brückenwage, aufgehoben und den vom genannten Landeseisenbahnamte hierfür vorgelegten neuen Typenplan für die in Rede stehende Brückenwage zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 25.042.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Troppau nach Grätz. (Erteilung des Betriebskonsenses.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Lokalbahn Troppau-Grätz wurde der Betriebskonsens für diese Bahnlinie ex commissione ab 28. Juni erteilt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 19. Mai der Direktion der Firma „Boldvavölgyi helyi érdekü vasut Részvény társaság" (Aktiengesellschaft der Boldvatal-Lokalbahnen) für eine von der Station Szalonna abzweigende, bis zu den Hochöfen der Martonyer Eisenbergbaureviere führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 24. Mai dem Géza Egyesi in Sopron (Ödenburg) und Konsorten für nachfolgend bezeichnetes schmalspuriges (70 cm Spurweite), mit elektrischer Kraft, eventuell Automotorwagen zu betreibendes Lokalbahnnetz, und zwar für:

a) eine von der Stadt Moson (Wieselburg) ausgehende, bis zur Station Moson-Szent János der Lokalbahn Pozsony-Ujváros (Preßburg-Neustadt) — Moson-Szent János—Moson-Szolnok—Sopron (Ödenburg) führende;

b) eine als Variante der Linie a) von der Stadt Moson aus bis zur Station Moson-Szolnok der vorbenannten Linie führende;

c) eine von der Station Moson-Magyar-Óvár der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende und diese in der Station Györ mit der Eisenbahn Györ (Raab)—Sopron (Ödenburg)—Ebenfurt verbindende

schmalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 24. Mai dem k. u. k. Kämmerer Baron Ladislaus Solymossy in Nagy-Terem und der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Elek Knöpfler und Konsorten in Budapest für

a) eine von der Station Maros-Vásárhely der Lokalbahn Székely-Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szász-Régen ausgehende und diese über Káposztás-Szentmiklós, eventuell über Közvényes-Remete in der zukünftigen Station Nyáradtö mit der projektierten Lokalbahn Nyárad-Szereda—Közvényes-Remeté—Nyáradtö verbindende;

b) eine von der zukünftigen Station Közvényes-Remete aus die Linie a) in der zukünftigen Station Szóváta mit der projektierten Lokalbahn Maros-Vásárhely—Szóváta verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 28. Mai der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Ignaz Pallos, Adolf Fekete und Konsorten für:

a) eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Lokalbahn Üszög-Pécs-Barcs ausgehende und diese in der Station Báttaszék mit der Lokalbahn Sárbogárd-Szegzárd-Báttaszék verbindende;

b) eine von der zukünftigen Station Szebény der Linie a) ausgehende und diese in der Station Mohács mit der Linie Mohács—Pécs des Eigenbetriebes und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation verbindende;

c) eine von der Station Báttaszék ausgehende, bis Bár führende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 29. Mai der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Moriz Löwy & Söhne in Simontornya und Konsorten für eine von der Station Simontornya der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese in der Station Felsö-Nyék mit der Lokalbahn Györ (Raab)—Veszprém—Felsö-Nyék—Uj-Dombovár verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlaß vom 29. Mai dem Dr. Siegmund Fülöp und Konsorten in Szeged für:

a) eine von einem geeigneten Punkte am Theißufer nächst dem Drahtseil-Trajekte bei der Schiffahrtsagentie von Ó-Kecske ausgehende, bis zur Station Nagy-Körös der Hauptlinie Budapest—Nagy-Körös—Szeged—Orsova—Verciorova führende;

b) eine von der Station Nagy-Körös abzweigende und in deren Fortsetzung die Linie a) in der Station Lajosmizse mit der Lokalbahn Budapest-Lajosmizse und der projektierten Lokalbahn Lajosmizse-Kecskemet verbindende;

c) eine von der Station Lajosmizse abzweigende und die Linien a) und b) in der Station Kun-Szentmiklós-Taß mit der Hauptlinie Budapest — Kun - Szentmiklós - Taß — Zimony (Semlin)—Belgrad verbindende

schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Preußen. (Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahngesellschaft: Eröffnung des Verbindungsgeleises zwischen den beiden Neuruppiner Bahnhöfen P.N.E. und K.W.E.) Am 1. Juni ist das Verbindungsgeleise zwischen den beiden Neuruppiner Bahnhöfen P.N.E. und K.W.E., 1·8 km lang, normalspurig und bis auf weiteres nur für den Güterverkehr bestimmt, eröffnet worden.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Silesia" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 9. Mai 1905 mit 40 Passagieren und 3242 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher $49^1/_2$ Tonnen nach Fiume und 1621 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 5 der Bombay-Eillinie mit Verlängerung nach Calcutta von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 2,297.945 kg (wovon 38.570 kg für Fiume und 1,003.923 kg für das Ausland), Madras 10.960 kg Knochenmehl (für Fiume),

Rangoon 291.864 kg (wovon 267.404 kg für das Ausland), Bombay 522.343 kg (wovon 318.854 kg für das Ausland), Aden 44.203 kg (wovon 10.410 kg für das Ausland), Suez 23.815 kg (wovon 5640 kg für das Ausland) und aus Port Said 50.502 kg (wovon 14.710 kg für das Ausland).

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im Juli 1905.)

Im Monate Juli 1905 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Juli
New-York	„Pannonia"	6
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires *	„Báró Fejérváry"	9
Liverpool	„Pavia"	1—10
Oporto, Rouen	„Deák"	1—10
Hamburg [1])	„Bagdad"	1—10
London, Hull	„Congo"	1—10
Liverpool [1])	„Alsatian"	5—15
London [1])	„Kolozsvár"	10—20
Lissabon, Bordeaux *	„Baross"	15—25
Rotterdam, Antwerpen, Kopenhagen[1])	„B. Kemény"	15—25
Liverpool [1])	„Algerian"	15—25
London, Hull	„Murillo"	15—25
Hamburg [1])	„Pergamon oder Lusitania"	21—31
Glasgow*	„Kálmán király"	21—31
Rouen *	„Tibor"	21—31
Liverpool	„Brescia"	21—31

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Juli
Liverpool [1])	Fiume	„Falernian"	1—10
London	„	„Matlekovits"	1—10
New-York	„	„Slavonia"	11
Liverpool	„	„Tyria"	5—15
Hamburg [1])	„	„Lusitania"	5—15
London, Hull	„	„Volturno"	10—20
Rotterdam	„	„Széll Kálmán"	10—20
Liverpool	„	„Veria"	15—25
Rouen	„	„Buda II."	15—25
Bordeaux	„	„Deák"	15—25
Rotterdam	„	„Balaton"	15—25
Glasgow	„	„Széchényi"	15—25
New-York	„	„Pannonia"	25
Liverpool [1])	„	„Bosnian"	21—31
Rotterdam	„	„Arad"	21—31
Hamburg [1])	„	„Venezia"	21—31
London, Hull	„	„Douro"	21—31
Rotterdam	„	„Báthori"	21—31
Glasgow	„	„Szent István"	21—31
Hamburg	„	„Nagy Lajos"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Szeged"	25/VII—5/VIII

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Österr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie FIUME—SPANIEN.

Ab Fiume: „Kassa" am 3., „Zrinyi" am 10., „Andrássy" am 17., „Mátyás király" am 24., „Lederer Sándor" am 31. Juli.

Ab Valencia: „Mátyás király" am 5., „Lederer Sándor" am 12., „Kassa" am 19., „Zrinyi" am 26. Juli.

B) Linie FIUME—MARSEILLE.

Ab Fiume: „Rákóczy" am 7., „Szent László" am 14., „Tisza" am 21., „Árpád" am 28. Juli.

Ab Marseille: „Tisza" am 5., „Árpád" am 12., „Rákóczy" am 19., „Szent László" am 26. Juli.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Reutte-Schönbichl. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 15. Mai fand in Reutte unter dem Vorsitze des Bürgermeisters von Reutte Alois Bauer und im Beisein des Bezirkshauptmannes Karl Bruder die konstituierende Generalversammlung der Lokalbahn Reutte-Schönbichl statt. An derselben nahmen 69 Aktienzeichner teil, welche ein Aktienkapital von K 1,200.000 vertraten. Die Generalversammlung nahm den Rechenschaftsbericht der Konzessionäre zur Kenntnis und beschloß, daß die von der Staatsverwaltung genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag angenommen werden und daß die zu bildende Aktiengesellschaft „Lokalbahn Reutte-Schönbichl" in sämtliche den bisherigen Konzessionären in dieser ihrer Eigenschaft zukommenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten eintritt. Ferner wurde beschlossen, fünf Mitglieder des Verwaltungsrates zu wählen, wodurch, unter Zuzählung der weiteren fünf, seitens der Staatsverwaltung, des Landes Tirol, der Marktgemeinde Reutte und der Stadt Kempten zu ernennenden Mitglieder, die Anzahl der gesellschaftlichen Verwaltungsräte mit zehn festgesetzt erscheint. Aus der Wahl gingen hervor: Eduard Kohler in Bach, Johann Baptist Weber in Tannheim, Engelbert Jäger in Lermoos, Ingenieur Karl Innerebner in Innsbruck und Heinrich Schöner in München. Seitens der Staatsverwaltung wurden in den Verwaltungsrat Oberinspektor i. P. Adolf Purtscher, seitens der Marktgemeinde Reutte Bürgermeister und Landtagsabgeordneter Alois Bauer und seitens der Stadt Kempten Bürgermeister und kgl. Hofrat Adolf Horchler, sowie Kommerzienrat Kremser entsendet, während das Land Tirol seinen Vertreter noch nicht nominiert hatte. Sodann erfolgte die Wahl des Steuereinnehmers Otto Rautenkranz und des Rentners Adolf Lichtle zu Mitgliedern, sowie des Prokuristen Albrecht Rietzler zum Ersatzmanne des Revisionsausschusses. In der unmittelbar darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Bürgermeister Alois Bauer zum Vorsitzenden des Verwaltungsrates und Ingenieur Karl Innerebner zu dessen Stellvertreter gewählt. [E.-M.-Z. 27.386.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des LXXXII. Stückes.) Das am 16. Juni 1905 herausgegebene LXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1953: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 10. Juni 1905, Z. 29.638, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Klauentieren im Gerichtsbezirke Göding und in der Gemeinde Neudorf des Gerichtsbezirkes Lundenburg.

Nr. 1954: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 13. Juni 1905, Z. 8980, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1955: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 13. Juni 1905, Z. 11.462, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes.) Das am 17. Juni 1905 herausgegebene LXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1956: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 13. Juni 1905, Z. 10.708, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIV. Stückes.) Das am 19. Juni 1905 herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1957: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 13. Juni 1905, Z. 13.121/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1958: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 14. Juni 1905, Z. 29.107, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1959: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 15. Juni 1905, Z. 15.739, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1960: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 16. Juni 1905, Z. 18.070, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXV. Stückes.) Das am 20. Juni 1905 herausgegebene LXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1961: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 14. Juni 1905, Z. 29.986, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1962: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 14. Juni 1905, Z. 18.203, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXVI. Stückes.) Das am 23. Juni 1905 herausgegebene LXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1963: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. Juni 1905, Z. 38.361, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung einer Güternebenstelle der Station M. Ostrau-Oderfurt in Michalkowitz.

In der in km 10·0 bis km 10·5 der Montanbahnstrecke M. Ostrau-Oderfurt—Dombrau gelegenen, für den allgemeinen Verkehr bisher nicht eröffneten Kohlenladestelle Michalkowitz ist eine Güternebenstelle der Station M. Ostrau-Oderfurt errichtet worden, welche am 10. Juli 1905 dem öffentlichen Verkehre übergeben wird.

In dieser Güternebenstelle können von diesem Tage an Eil- und Frachtgüter als Stückgut und als Wagenladungen zur Auf- und Abgabe gelangen.

Die Beförderung der Güter von, bezw. nach der Güternebenstelle erfolgt nur über M. Ostrau-Oderfurt, nicht auch über Dombrau.

Eine Aufnahme von Gütern in der Güternebenstelle nach M. Ostrau-Oderfurt loko, sowie in M. Ostrau-Oderfurt loko nach der Güternebenstelle findet nicht statt.

Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe in der Güternebenstelle sind:

a) jene Güter, welche gemäß § 50 des Betriebsreglements überhaupt von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen sind;
b) explosive Güter;
c) Güter, welche über eine Wagenlänge hinaus reichen;
d) lebende Tiere (mit Ausnahme kleiner Tiere in Behältnissen);
e) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Für die Verrichtungen in der Güternebenstelle selbst und die Beförderung von dort nach der Mutterstation M. Ostrau-Oderfurt, sowie umgekehrt gelten die Bestimmungen des Gemeinsamen Gütertarifes, Teil I, für die dem öffentlichen Verkehre dienenden österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, soweit in dieser Kundmachung nichts anderes bestimmt ist.

In der Güternebenstelle Michalkowitz abzuliefernde Güter sind nicht dorthin unmittelbar zu adressieren, sondern es ist in den Frachtbriefen die Mutterstation M. Ostrau-Oderfurt als Bestimmungsstation (Empfangsstation) zu bezeichnen. Die Weiterbeförderung nach der Güternebenstelle kann durch Beifügung des Vermerkes: „Durch die Güternebenstelle Michalkowitz“ zur Bezeichnung des Wohnortes des Empfängers im Frachtbriefe vorgeschrieben werden. Mangels einer solchen Vorschreibung erfolgt die Weiterbeförderung nach Michalkowitz:

a) bei Gütern für dort wohnhafte Empfänger auf Grund der Wohnortsbezeichnung, sofern nicht etwa die Empfänger sich diese Zuführung schriftlich verbeten haben;
b) bei Gütern für sonstige Empfänger über deren schriftliches, von Fall zu Fall oder ein für allemal gestelltes Ersuchen.

Das Ablegen und das Auflegen der Güter in der Güternebenstelle ist durchwegs durch die Absender, bezw. die Empfänger zu besorgen.

Das Auf- und Abladen daselbst obliegt in folgenden Fällen den Absendern, bezw. Empfängern:

a) bei Sendungen, für welche Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu leisten ist;
b) bei Sendungen, welche Gegenstände von mehr als 7 m Länge oder solche Gegenstände enthalten, die einzeln mehr als 750 kg wiegen, ausschließlich gefüllter Fässer mit kreisrunden Böden;
c) bei Sendungen gefüllter Fässer im Falle der Sattelung.

Das Aufladen nebst der Auflieferung ist im allgemeinen innerhalb 12 Tagesstunden und bei Güterandrang innerhalb 6 Tagesstunden nach erfolgter Stellung der Wagen, das Abladen einschließlich der Abfuhr innerhalb 12 Tagesstunden und bei Güterandrang innerhalb 6 Tagesstunden nach der Avisierung, bei bahnlagernd gestellten, sowie bei solchen Gütern, deren Empfänger sich die Benachrichtigung verbeten haben, innerhalb 12, bezw. 6 Tagesstunden nach Ankunft zu bewerkstelligen.

Als Tagesstunden zählen in der Zeit vom 1. Oktober bis einschließlich 30. April die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends und in der Zeit vom 1. Mai bis einschließlich 30. September die Stunden von 7 Uhr früh bis 6 Uhr abends.

An lagergeldfreier Frist bei der Abgabe in der Güternebenstelle sind für die durch die Eisenbahn auszuladenden Güter, sofern nicht durch den vorbezeichneten Tarif, Teil I, kürzere Fristen gesetzt sind, 2 Tage mit der Maßgabe gewährt, daß bei bahnlagernd gestellten und bei solchen Sendungen, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verbeten haben, der Tag der Ankunft, ferner bei Sendungen, welche bis 12 Uhr mittags den Empfängern avisiert werden, der Avisierungstag als erster lagergeldfreier Tag mitzählt, dagegen bei Sendungen, welche erst nach 12 Uhr mittags avisiert werden, die lagergeldfreie Zeit um den Avisierungstag verlängert wird.

Für die Beförderung der Güter von der Güternebenstelle nach der Station M. Ostrau-Oderfurt und umgekehrt werden folgende Überstellungsgebühren erhoben:

	Heller für 100 kg
a) für Eilgüter	30
b) für Frachtgüter:	
α) in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	30
β) in Mengen von mindestens 5000 kg, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	20

Die für eine Sendung einzuhebende geringste Überstellungsgebühr beträgt 40 Heller.

Die örtlichen Nebengebühren werden in der durch den obenerwähnten Tarif, Teil I, bestimmten Höhe erhoben.

Für die in der Güternebenstelle zur Auf- oder Abgabe gelangenden Güter wird mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Juni 1905, Z. 15.897/16, eine Zuschlagsfrist von 48 Stunden zu der sich ergebenden reglementarischen Lieferfrist ab, bezw. nach M. Ostrau-Oderfurt berechnet.

Wien, im Juli 1905. D.-Z. 37.090/05.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [890]

Lokalbahn Brünn-Lösch.

Eröffnung der Lokalbahn Brünn-Lösch.

Anfang Juli 1905 (voraussichtlich am 9. Juli 1905) wird die 6 km lange Lokalbahn Brünn-Lösch mit den Stationen Brünn-Černowitz (Anschluß an die priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für den Güterverkehr) und Lösch dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die genannten Stationen sind für den Gesamtverkehr eröffnet.

Explosive Güter werden auf der Lokalbahn Brünn-Lösch nicht befördert.

Für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Eil- und Frachtgütern sind die Gebührentarife der Lokalbahn Brünn-Lösch maßgebend.

Die Verkehrszeiten sind aus dem Fahrplane zu ersehen.

Diese Lokalbahn untersteht der Betriebsleitung in Brünn-Černowitz.

Brünn, im Juni 1905.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [891]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Eröffnung der Nebeneisenbahnstrecke Berggießhübel—Gottleuba.

Am 1. Juli 1905 wird die neue vollspurige Nebeneisenbahnstrecke Berggießhübel—Gottleuba (Fortsetzung der Linie Pirna—Berggießhübel) für den Personen-, Tier- und Güterverkehr eröffnet. Die auf der nunmehrigen Betriebslinie Pirna—Gottleuba verkehrenden Personenzüge sind im Aushangfahrplane verzeichnet. Der Betrieb wird nach den in der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung enthaltenen Bestimmungen für die Nebenbahnen geführt. Die Personen- und Gepäckstarife werden im Bereiche der neuen Strecke mit dem sonst Erforderlichen durch Anschläge zur öffentlichen Kenntnis gebracht. Die Entfernungen für Gottleuba enthält der am 1. Juli 1905 in Kraft tretende Nachtrag I zum Binnengütertarife für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2, Entfernungszeiger, der bei allen Güterverkehrsstellen käuflich zu erlangen ist, die auch im übrigen Auskunft geben.

Dresden, am 29. Juni 1905.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [892]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Rohzucker von Tauschim nach Modřan.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, ist für Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie unter Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen, von Tauschim nach Modřan via Čelakowitz—Vysočan—Prag (B.N.B.) der Kartierungsfrachtsatz von 69 Heller pro 100 kg anzuwenden.

Prag, am 26. Juni 1905. B.E.B. Z. 23.431/05

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [893]

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen.

Verkehrsstörung.

Wegen Brückenbeschädigung durch Wolkenbruch wurde auf der Strecke Karanovac—Gračanica am 26. Juni 1905 der Gesamtverkehr voraussichtlich auf vier Tage eingestellt.

Sarajevo, am 27. Juni 1905. Z. 16.240-III b/05.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [894]

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Teil I (sächsische Ausgabe) und Sächsischer Personen- und Gepäckstarif, Teil II.

Einführung einer neuen Bestimmung.

Am 1. Juli 1905 tritt eine neue Bestimmung in Kraft, wonach Mitkämpfer der Feldzüge von 1864, 1866 und 1870/71 unter gewissen Bedingungen bei Reisen zum Besuche von Kurorten auf halbe Personenzugs-Einzelpreise oder Rückfahrkarten befördert werden. Ferner werden die Zusatzbestimmungen zu § 32, betreffend die Beförderung von Land- (Straßen-) Fahrzeugen und Wasserfahrzeugen auf Beförderungsschein, u. a. dahin ergänzt, daß es heißt „unbeladene Land- (u. s. w.) Fahrzeuge“. Die demnächst in den Tarif aufzunehmenden Änderungen und Ergänzungen sind gemäß der Vorschriften unter I 2 des österreichischen Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder genehmigt. Näheres ist bei den Fahrkartenausgaben und Gepäcksverwaltungen zu erfahren.

Dresden, am 29. Juni 1905.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [895]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Zucker.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Zucker der Pos. Z—15 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von Lundenburg K.F.N.B. nach	Heller für 100 kg
Etsdorf k.k.St.B.	117 *)
Gmünd k.k.St.B.	135 *)
Kirchberg am Wagram k.k.St.B.	117 *)
Klein-Schwechat k.k.St.B.	77 *)
Klosterneuburg-Weidling k.k.St.B.	83
Korneuburg Ö.N.W.B.	73
Langenlois k.k.St.B.	111 *)
Oberhollabrunn Ö.N.W.B.	89
Stockerau Ö.N.W.B.	83

Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender; bei Inanspruchnahme der mit *) bezeichneten Frachtsätze obliegt auch das Abladen der Partei, bezw. dem Empfänger.

Wien, am 26. Juni 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [896]

Berlin-Stettin-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages X zum Tarife, Teil II.

Zum Teil II des Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandstarifes tritt mit 15. Juli 1905 der Nachtrag X in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Der Nachtrag enthält Änderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue und abgeänderte Entfernungen, endlich Änderungen der Ausnahmetarife.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 10 Pfg., resp. 12 Heller erhältlich.

Wien, am 27. Juni 1905.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII 1905. [897]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für Getreide- etc. Sendungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 wird für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Ölsaaten, Ölkuchen, Ölkuchenmehl und Mahlprodukten in vollen Wagenladungen, welche im „Waren- und Produkten-Lagerhaus der Miskolczer Kredit-Anstalt-Aktiengesellschaft" in Miskolcz per Eisenbahn anlangen und aus diesem innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung per Eisenbahn weiterbefördert werden, im Galizisch-Ungarischen Eisenbahnverbande unter Aufrechthaltung der im Tarife, Teil I, Anhang I, enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 28. Juni 1905. T.-A.-B.-Z. 8991/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [898]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. März 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für Holzsendungen, welche in Stationen der Körmend-Nemetujvárer Lokalbahn mit direkten Frachtbriefen nach süddeutschen Stationen aufgegeben und in Körmend umkartiert werden, ab Körmend transit die in Abschnitt A des Tarifes (Seite 47 bis 61) enthaltenen Frachtsätze für Körmend, gekürzt um 3 Pfg. für 100 kg, zur Anwendung.

Wien, am 28. Juni 1905. T.-A.-B.-Z. 11.820/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [899]

Lokalkohlenverkehr.

Richtigstellung eines Frachtsatzes in der Zusammenstellung von Frachtsätzen für die frachtgutmäßige Beförderung von Kohlen, mineralischen, der Pos. K—25 der Güterklassifikation von, resp. nach den ingenannten Stationen des Lokalverkehres.

Der auf Seite 10 des Nachtrages II zu der vom 1. Jänner 1902 gültigen, obgenannten Zusammenstellung von Brüx (St.B.) *) nach Wobora-Weltesch enthaltene Frachtsatz ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1906, von 300 auf 260 Heller *) pro Tonne abzuändern.

*) Der Frachtsatz von 260 Heller pro Tonne findet auch innerhalb der gleichen Gültigkeitsdauer für Kohlensendungen von Brüx A.T.E. nach Wobora-Weltesch Anwendung.

Wien, am 23. Juni 1905. T.-A.-B.-Z. 22.506/04.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905. [900]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. März 1904. (Abfertigung von Sendungen nach Essen und Recklinghausen.) Sendungen nach Essen und Recklinghausen ohne nähere Bahnhofsbezeichnung sind auf die Station Essen (Hauptbhf.), bezw. Recklinghausen (Hauptbhf.) abzufertigen.

Die Bestimmungen für die Abfertigung der einer zoll- und steueramtlichen Behandlung in Essen unterliegenden Sendungen (vergl. Fußnote *) auf Seite 17) werden hierdurch nicht geändert.

Gruppentarif I. Wechseltarife mit dieser Gruppe, Oberschlesischer und Niederschlesischer Kohlentarif und Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Neubaustrecke Wollstein—Grätz.) Am 1. Juli 1905 wird die 28·90 km lange Neubaustrecke Wollstein—Grätz dem öffentlichen Verkehre übergeben. An der Strecke liegen in der Richtung von Wollstein die Bahnhöfe Tloki, Rothenburg a. Obra, Rakwitz, der Haltepunkt Elisabethof und die Bahnhöfe Ruchocice und Südhof.

Mit dem Tage der Eröffnung werden die neuen Stationen in den Gruppentarif I, in die Wechseltarife mit dieser Gruppe, in den Oberschlesischen und niederschlesischen Kohlentarif und in den Schlesisch-Sächsischen Gütertarif einbezogen.

Für den Durchgangsverkehr ist die Strecke nur im Verkehre zwischen den Stationen der Strecken Opalenitza—Grätz—Kosten (ausschl.), Wollstein—Züllichau und den Stationen Stefanowo bis Lindensee der Strecke Bentschen—Lissa i. P. einerseits und allen über Opalenitza, Wollstein und Züllichau hinausgelegenen Stationen anderseits, soweit sich Abkürzungen über die neue Linie ergeben, zugelassen; im übrigen ist die Strecke für den Durchgangsverkehr ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag VI zum Verbandsgütertarife, Teil II.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird der Nachtrag VI zum Verbandsgütertarife, Teil II, ausgegeben, der Änderungen und Ergänzungen des Abschnittes D II (Dienstbeschränkungen) und des Abschnittes D III (Güterabfertigung nach Orten mit mehreren Bahnhöfen) enthält. Gleichzeitig traten im Tarifhefte B 3 (Mainz-Baden) ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze für Mannheim Industriehafen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Gütertarif. (Nachtrag X.) Am 1. Juli 1905 tritt der Nachtrag X zum obgenannten Gütertarife in Kraft.

Er enthält: Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Werder-Kloster Zinna der Militäreisenbahn und Gottleuba der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen; abgekürzte Entfernungen für eine Anzahl von Stationsverbindungen; zum Teil erhöhte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Eger, Franzensbad, Gera (Reuß), Großenhain (B.D.B.), Großzschocher, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Weida-Altstadt und Zeitz, sowie für den Verkehr mit den Stationen der Strecken Weida—Mehltheuer—Hof, Schönberg—Schleiz und Schönberg—Hirschberg a. d. S. der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den beteiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Besonderer Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Reichsbahnstationen Algringen etc. vom 1. August 1899. (Nachtrag V.) Zu dem vorgenannten Ausnahmetarife tritt am 1. Juli 1905 der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Änderung des Vorwortes;
2. Änderung von Stationsnamen;
3. Anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke;
4. Einbeziehung von Stationen;
5. Aufhebung von Frachtsätzen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, durch die der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif, Heft 1 bis 4. (Einführung neuer Nachträge und Neuausgabe des Heftes 2.) Am 1. Juli 1905 gelangt zum Hefte 1 (Verkehr mit Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken) der Nachtrag I, zum Hefte 3 (Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen) der Nachtrag IV und zum Hefte 4 (Verkehr mit den Rhein- und Mainhafenstationen) der Nachtrag V zur Ausgabe.

Das Heft 2 (Verkehr mit Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen) wird zum gleichen Zeitpunkte neu ausgegeben, wodurch das seitherige Tarifheft vom 1. März 1899 samt Nachträgen 1 bis 7 aufgehoben und ersetzt wird.

In sämtlichen vier Tarifheften treten neben Frachtermäßigungen auch geringfügige Frachterhöhungen, hauptsächlich im Verkehre mit der Station Adelsheim Württ. Bahn ein, welche jedoch erst ab 15. August 1905 Gültigkeit erhalten.

Nähere Auskunft erteilen das Tarifbureau der General-Direktion der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart, sowie die übrigen Dienststellen, durch welche die Drucksachen vom 24. Juni 1905 ab käuflich bezogen werden können.

Staatsbahn-Gütertarif, Tarifheft II B für das östliche Gebiet (Gruppe I). (Einbeziehung der Station Klein-Kottorz.) Mit Gültigkeit vom 24. Juni 1905 wurde die Station Klein-Kottorz in den Ausnahmetarif I einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Kattowitz.

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung eines neuen Tarifheftes 1 etc.) Im obgenannten Güterverkehre werden am 1. Juli 1905 eingeführt: a) ein neues Tarifheft 1 (an Stelle des Tarifheftes 1 vom 1. Juni 1901) und b) die Nachträge VI zu den Tarifheften 2—4 und zu dem die besonderen Bestimmungen u. s. w. enthaltenden Tarifheft „Teil II". Insoweit im neuen Tarifhefte 1 erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den preußisch-sächsischen Wettbewerbs- und Gemeinschaftsstationen enthalten sind, ist hierauf bereits hingewiesen worden. Die Nachträge VI zu den Tarifheften 2—4 und zum Tarifhefte „Teil II" enthalten außer den durch Bekanntmachung bereits durchgeführten Neuerungen noch Ergänzungen der Tarifentfernungen und der Ausnahmetarife, der Nachtrag VI zum Tarifhefte „Teil II" überdies ein anderweitiges Warenverzeichnis zum Ausnahmetarife 27 (Güter der Wagenladungsklassen A i und B). Insoweit die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 23 (Jutegarn und Jutegewebe) im Tarifhefte 1 und Nachtrag VI zum Tarifhefte 4 gegen seither erhöht worden sind, ist dies bereits besonders veröffentlicht worden. Abdrücke der Drucksachen können durch die beteiligten Dienststellen bezogen werden.

Preußisch-Bayerischer Tiertarif vom 1. April 1897. (Nachtrag XVI.) Am 1. Juli 1905 tritt der Nachtrag XVI in Kraft. Er enthält neben bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen Schnittfrachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Eisenberg (S.-A.) des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt und Soldau und Strasburg i. Westpr. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig für die Abfertigung von Großvieh (ausschl. Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen, sowie Frachtsätze für die Stationen Lautenburg i. Westpr., Löbau i. Westpr. und Neumark i. Westpr. des Eisenbahn - Direktionsbezirkes Danzig für die Abfertigung von Großvieh (ausschl. Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen im Verkehre mit den bayerischen Stationen Fürth Stsbhf., München Hptbhf. und Südbhf., Nürnberg Hptbhf. und Rebau. Ferner sind die bereits bekannt gegebenen Änderungen in den Tarifverhältnissen der Gemeinschaftsstationen — hier hinsichtlich der Station Hof — für den Preußisch - Bayerischen Tiertarif durchgeführt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen und die Auskunftsstellen.

Preußisch/Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr. (Nichtinkrafttreten von Frachtsätzen.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 60 vom 25. Mai 1905 auf Seite 1448 unter obigem betreff erwähnten anderweitigen Frachtsätze für Zeitz Sächs. Staatsb. im obbezeichneten Güterverkehre treten vorläufig nicht in Kraft; es verbleibt bis auf weiteres bei den seitherigen Frachtsätzen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Neue Benennung der Stationen Mattierzoll und Schöppenstedt.) Die an der Bahnstrecke Jerxheim—Börßum, bezw. Jerxheim—Wolfenbüttel gelegenen preußischen Staatsbahn-Stationen Mattierzoll und Schöppenstedt werden künftig Mattierzoll (Staatsbahnhof) und Schöppenstedt (Staatsbahnhof) genannt.

— (Neue Benennung der Stationen Belzig, Treuenbrietzen, Rathenow und Neustadt a. Dosse.) Die an den Bahnstrecken Berlin—Güsten, Jüterbog—Treuenbrietzen, Berlin—Stendal und Berlin—Wittenberge gelegenen Staatsbahn-Stationen Belzig, Treuenbrietzen, Rathenow und Neustadt a. Dosse werden vom 1. Juli 1905 ab Belzig Staatsbahn, Treuenbrietzen Staatsbahn, Rathenow Staatsbahn und Neustadt a. Dosse Staatsbahn genannt.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Nachtrag IX zum Kohlentarif Nr. 8.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 erscheint zum Kohlentarife Nr. 8 der Nachtrag IX, welcher anderweitige Beförderungsbestimmungen und Leitungsvorschriften enthält.

Preis 10 Pfg.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1315	V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 7500-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnwagen (unbesetzte Personenwagen, unbeladene Güterwagen), auf eigenen Rädern laufend	Königsfeld (St.E.G.)	Peri transit Pontebba transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Tarifes für den in Rubrik 8 genannten Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	vom 4. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Direkte Frachtsätze bestehen keine	Franken pro Achse 131·65 100·33		Im Kartierungswege		
1316	V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 5963-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe, amerikanischer Provenienz, eingereiht in den Österreichisch-Adriatischen Verbands-Ausnahmetarif XXVI d und e	Triest	Friedek-Mistek (K.F.N.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effektivgewicht des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen, und zwar nach Maßgabe der Bestimmungen des Österreichisch-Adriatischen Verbands-Ausnahmetarifes XXVI { d bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen, e „ „ „ offen „ „	vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, bezw. Anhang hierzu	d) 266 Heller e) 238 Heller	d) 257 Heller e) 229 Heller	d) und e) 9 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1317	V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B. Z. 11.825/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleum u. s. w. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bolechów	sämtlichen deutschen Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Tarif-Teil II, **Heft 10** (Ausnahmetarif Nr. 73), des Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die Frachtsätze der Station Drohobycz, erhöht in Abteilung I um Mk. 0·07 für 100 kg; Abteilung II und III um Mk. 0·08 für 100 kg		Im Kartierungswege		
1318	V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 29.360/05	Lokalbahnen Modřan-Čerčan und Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	a) Steine der Tarifklasse B b) Steine der Tarifklasse C	Krhanitz	Sazau-Buda	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 10. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	a) 53 Heller b) 40 „	a) 45 Heller b) 33 „	a) 8 Heller b) 7 „	Im Kartierungswege		
1319	V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 26.918/05	Kadener Lokalbahnen	Zuckerrüben, frische	Burgstadtl	Fünfhunden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	vom 10. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1320	V.-B. Nr. 75 v. 1./VII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 67.207/05	a) Steine der Klasse C (Pflastersteine) b) Steine des Spezialtarifes 3	Skutsch Ö.N.W.B.	Pardubitz S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Steine müssen zu Bahnerhaltungszwecken der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898, bezw. Nachtrag VII vom 1. Jänner 1905	a) 28 Heller b) 18 „	a) 11 Heller b) 11 „	a) 17 Heller b) 7 „	Im Kartierungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen muß eine Dienststelle der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Pardubitz als Empfängerin erscheinen

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 76. **Wien, 4. Juli 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 30. Juni 1905,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1905.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die direkten Steuern und indirekten Abgaben nach den bestehenden Normen in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1905 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1905 sich ergebenden Auslagen sind nach Erfordernis für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1905 festzustellenden Kredite zu bestreiten.

§ 3.

Für die im Laufe des Jahres 1905 zur Rückzahlung fällig werdenden Kapitalien der allgemeinen Staatsschuld können in Ausführung des § 2 des Gesetzes vom 24. Dezember 1867, R.-G.-Bl. Nr. 3 ex 1868, bezw. des Gesetzes vom 16. Februar 1903, R.-G.-Bl. Nr. 37, Obligationen der durch das Gesetz vom 20. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 66, geschaffenen einheitlichen Rentenschuld, bezw. der durch das Gesetz vom 16. Februar 1903, R.-G.-Bl. Nr. 37, an deren Stelle getretenen, mit vier Prozent steuerfrei verzinslichen, auf Kronenwährung lautenden Rentenschuld, und zwar in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher nach Maßgabe des Staatsvoranschlages zur Rückzahlung jener Kapitalien noch erforderlich erscheint.

Demgemäß sind sofort solche Obligationen im Betrage von K 14,474.400 auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

§ 4.

Die nachstehend aufgeführten Kredite (Beträge) können noch bis 31. Dezember 1905 verwendet werden, und sind diese Kredite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1904 zur Verwendung gelangten, so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1905 bewilligt worden wären.

. . . .

E. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der gemäß der §§ 4 und 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 1901, R.-G.-Bl. Nr. 210, für das Jahr 1901 unter Titel 10, § 4 a, zur Herstellung einer Ufermauer für die Kohlenverschiffung (Sebenico) als 1. Rate vorgesehene und mit der kaiserlichen Verordnung vom 28. Juni 1904, R.-G.-Bl. Nr. 63 (Punkt H), bis Ende Dezember 1904 verlängerte Betrag von . . . . K 8.000

*) Enthalten in dem am 1. Juli 1905 ausgegebenen XLII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 103.

Die mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bewilligten und mit der kaiserlichen Verordnung vom 28. Juni 1904, R.-G.-Bl. Nr. 63, bis Ende Dezember 1904 verlängerten Kredite, und zwar:

2. unter Titel 10, § 2 a, zum Baue des Schiffahrtskanales Monfalcone—Porto Rosega (1. Rate) K 71.500

3. unter Titel 10, § 3 a, zur Herstellung einer Ufermauer für die Kohlenverschiffung (Sebenico) (2. Rate) . . . . K 8.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 29. Dezember 1903, R.-G.-Bl. Nr. 268, für das Jahr 1903 vorgesehenen Beträge, und zwar:

4. unter Titel 10, § 2 a, zum Baue des Schiffahrtskanales Monfalcone—Porto Rosega (2. Rate) K 71.500

5. unter Titel 10, § 3, zur Herstellung einer Ufermauer für die Kohlenverschiffung (Sebenico) (3. Rate) . . . . K 6.000

6. unter Titel 10, § 3, für den Ausbau eines Landungsmolo (Torette) (1. Rate) . . . . . . K 4.000

7. unter Titel 10, § 3, für die Verlängerung der Operations-Riva (Makarska) (1. Rate) . . . . K 3.000

8. unter Titel 10, § 3, für die Verlängerung der Riva für Dampfer (Lesina) (1. Rate) . . . . K 4.000

. . . .

F. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. Dezember 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 vorgesehenen und mit der kaiserlichen Verordnung vom 28. Juni 1904, R.-G.-Bl. Nr. 63, bis Ende Dezember 1904 verlängerten Beträge, und zwar:

1. unter Titel 6, § 10: Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . K 40.000

2. Beilage II, Staatseisenbahnbau, Post 4, Przeworsk—Rozwadów . . . . K 1,200.000

3. Der gemäß der §§ 4 und 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 1901, R.-G.-Bl. Nr. 210, für das Jahr 1901 unter Titel 9, § 2, für den Bau der Eisenbahn Przeworsk—Rozwadów vorgesehene und mit der kaiserlichen Verordnung vom 28. Juni 1904, R.-G.-Bl. Nr. 63 (Punkt H), bis Ende Dezember 1904 verlängerte Betrag von . . . . K 714.750

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 29. Dezember 1903, R.-G.-Bl. Nr. 268, für das Jahr 1903 vorgesehenen Beträge, und zwar:

4. unter Titel 6, § 10, für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen . . . . K 250.000

5. unter Titel 6, § 10, für Durchführung von Versuchen und Neuerungen im Verkehrs- und Transportdienste . . . . K 54.000

. . . .

Ferner können auch bis 31. Dezember 1905 verwendet werden:

1. Der mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, für das Jahr 1901 bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 28. Juni 1904, R.-G.-Bl. Nr. 63, bis Ende Dezember 1904 verlängerte Kredit: Resterfordernis für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist (Post 10) . . . . K 2,102.000

2. Die mit demselben Gesetze für das Jahr 1902 bewilligten und laut Artikel XI dieses Gesetzes mit der Verwendungsdauer bis Ende Dezember 1904 ausgestatteten Kredite, nämlich:

Post 10, Resterfordernis für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist . . . . K 540.000

Post 14, Erweiterung von Stationen . . . . K 19,552.000

Post 17, Ergänzungsanlagen am Hochbau . . . . K 2,078.000

§ 5.

Der Finanzminister wird ermächtigt, während der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1905 Objekte des unbeweglichen Staatseigentumes, deren Schätzungswert für jedes einzelne Objekt den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt, bis zum Gesamtwerte von K 600.000 ohne vorausgegangene spezielle Zustimmung des Reichsrates gegen bloße nachträgliche Rechtfertigung zu veräußern. Ebenso ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1905 die Belastung von Objekten des unbeweglichen Staatseigentumes mit Dienstbarkeiten zu gestatten, wenn die Wertverminderung des zu belastenden Objektes oder der Wert des einzuräumenden Rechtes in jedem einzelnen Falle den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt. Der Gesamtwert der in dieser Weise einzuräumenden Dienstbarkeiten darf den Betrag von K 400.000 nicht übersteigen. Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1905 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahngrundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigentumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu erteilen, in welchen der Schätzungswert des einzelnen Verkaufsobjektes den Betrag von K 50.000 übersteigt.

§ 6.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit 1. Juli 1905 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 30. Juni 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Randa** m. p. **Call** m. p.
Hartel m. p. **Schönaich** m. p. **Kosel** m. p.
Piętak m. p. **Bylandt** m. p. **Buquoy** m. p.
Klein m. p. **Wrba** m. p.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juni 1905, Z. 15.090/14, an alle Bahnverwaltungen, betreffend das Ausmaß der Frachtbriefstempelgebühr.

Laut § 14 des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, unterliegen Frachtbriefe über Sendungen, deren Beförderung innerhalb des Umkreises von 5 Meilen vom Standorte des Aufgebers erfolgt — Postsendungen ausgenommen — statt der Stempelgebühr von 10 Heller bloß einer solchen von 2 Heller pro Stück und ist die im Obigen festgesetzte Entfernung von 5 Meilen laut Erlaß des k. k. Finanzministeriums vom 2. Jänner 1884, Z. 39.484, mit 38 km der zurückgelegten Strecke anzunehmen.

Anläßlich eines konkreten Falles sind Zweifel darüber erstanden, ob für das Ausmaß der vorerwähnten Frachtbriefstempelgebühr die tatsächliche Länge der zurückgelegten Eisenbahnstrecke oder die für die Frachtberechnung festgesetzte Entfernung maßgebend sei, welche Frage in jenen Fällen, in welchen letztere Entfernung entweder länger (virtuelle Länge) oder, wie dies vereinzelt vorkommt, auch geringer angenommen wird, als sie sich tatsächlich ergibt, von Bedeutung erscheint.

Zur Vermeidung allfälliger irriger Auskunftserteilung an die Parteien sieht sich das Eisenbahnministerium veranlaßt, im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium $\frac{\text{dem}}{\text{der}}$ geehrten . . . . zur Kenntnis zu bringen, daß der Berechnung der Frachtbriefstempelgebühren stets die tatsächliche Länge der zurückzulegenden Eisenbahnstrecke, gerechnet von der Aufgabsstation bis zur Bestimmungsstation, zugrunde zu legen ist, und bleibt es $\frac{\text{dem}}{\text{der}}$ geehrten . . . . überlassen, die d. s. Organe in dieser Hinsicht entsprechend anzuweisen.

Für den Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Liharzik m. p.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Wasserrecht. Staatliche Errichtung von Schiffahrtsstaustufen. Erfordernis der förmlichen Konsentierung. Voraussetzung für die Erteilung des Wasserbenützungskonsenses. Bedingter wasserrechtlicher Konsens zur Einleitung von Unratskanälen. (Böhmen.)

Die Beschwerde der Stadtgemeinde Prag richtet sich gegen die Entscheidung des Ackerbauministeriums vom 15. August 1901, Z. 3111, zunächst in der Richtung, daß durch dieselbe gegenüber der Statthaltereientscheidung vom 13. August 1899, Z. 28.288, mit welcher der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen die Bewilligung zum Baue der Schiffahrtsstaustufe Nr. 1 bei Troja und Bubentsch erteilt worden ist, ausgesprochen wurde, daß der erwähnte Bau gemäß § 42 Wasserrechtsges. keiner formellen Genehmigung der Wasserrechtsbehörden bedarf und daß in der angefochtenen Statthaltereientscheidung nur die Rechte und Pflichten einzelner Interessenten dem Unternehmen gegenüber festgesetzt und geregelt werden. Dieser Ausspruch des Ackerbauministeriums beruht auf der Anschauung, daß die Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen die Regulierung der in Betracht kommenden öffentlichen Gewässer im Auftrage und im Namen des Staates vornimmt, die von ihr ausgeführten Arbeiten sonach im Sinne des § 42 Wasserrechtsges. keiner wasserrechtlichen Genehmigung unterliegen.

Die Beschwerde stellt dagegen die Behauptung auf, es sei auf den vorliegenden Fall die Vorschrift des § 42 Wasserrechtsges. nicht anwendbar, weil es sich um keinen Schutz- oder Regulierungswasserbau in einem öffentlichen Gewässer, sondern um eine Schiffsanlage handelt, welche nach §§ 17 und 18 Wasserrechtsges. zu beurteilen ist und für welche sonach, auch wenn sie vom Staate ausgeführt wird, der wasserrechtliche Konsens erforderlich erscheint.

Der Verwaltungsgerichtshof vermochte die Beschwerde in diesem Punkte nicht als zulässig zu erkennen. Denn nach § 2, Gesetz vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, hat der Verwaltungsgerichtshof in jenen Fällen zu erkennen, in denen jemand durch eine gesetzwidrige Entscheidung oder Verfügung einer Verwaltungsbehörde in seinen Rechten verletzt zu sein behauptet. Im gegebenen Falle hat jedoch die Gemeinde Prag kein ihr zustehendes subjektives Recht angegeben, welches durch den erwähnten Ausspruch des Ackerbauministeriums verletzt worden wäre. Tatsächlich bleibt auch die Rechtsstellung der Gemeinde gegenüber der öffentlichen Verwaltung ganz gleich, ob der Bau der Schiffahrtsstaustufe auf Grund eines förmlichen Konsenses oder ohne einen solchen zustande kommt, wenn nur, wie ja auch in der Entscheidung des Ministeriums ausdrücklich ausgesprochen wurde, die Rechte und Pflichten der Interessenten dem Unternehmen gegenüber im Entscheidungswege festgestellt und geregelt werden. Da nun von der Beschwerde nicht behauptet wird, daß in der angefochtenen Entscheidung über die von der Gemeinde Prag vertretenen Interessen nicht entschieden worden wäre oder daß die Parteistellung der Gemeinde dem Unternehmen gegenüber durch den in Rede stehenden Teil der angefochtenen Entscheidung verschlechtert worden wäre, von einer Verletzung eines der Partei zustehenden Rechtes sonach auch nicht gesprochen werden kann, erweist sich die Beschwerde in diesem Punkte als unzulässig.

An zweiter Stelle wird die Entscheidung des Ackerbauministeriums in der Richtung angefochten, daß entgegen der Statthaltereientscheidung, mit welcher der zwischen der Kanalisierungskommission und dem Besitzer der Papierfabrik Nr. C. 3 in Bubentsch, Raimund K., in betreff der Einlösung der Wasserkraft dieser Papierfabrik abgeschlossene Vertrag vom 8. Dezember 1898 zwar zur Kenntnis genommen wurde, die Statthalterei sich jedoch das Recht vorbehalten hat, über den Wasserüberschuß, welchen die Industrialanlagen in Nr. C. 3 in Bubentsch nach ihrer dermaligen Einrichtung nicht brauchen, nach Bedarf zu verfügen, dieser Vorbehalt außer Kraft gesetzt und dadurch der dem Raimund K. vertragsmäßig zugestandene Anspruch auf die Entnahme eines Wasserquantums von 1200 Sekundenliter aus der Moldau uneingeschränkt anerkannt worden ist. Die Ministerialentscheidung wurde in diesem Punkte damit

begründet, es sei der zwischen der Kanalisierungskommission und Raimund K. zustande gekommene Vertrag als namens des Staates geschlossen anzusehen, weil die Kommission als Mandatar des Staates handelt und der Vertrag die ministerielle Genehmigung erhalten hat, für die Statthalterei sonach kein Anlaß war, das Verhältnis zwischen Raimund K. und dem Unternehmen noch im Erkenntniswege zu regeln.

Die Beschwerde wendet dagegen ein, es sei durch den Ausspruch des Ackerbauministeriums dem Raimund K. ein außerordentlich weitgehendes Wasserbezugsrecht eingeräumt worden, ohne daß das notwendige wasserrechtliche Verfahren durchgeführt worden wäre. Auch sei weder die Kanalisierungskommission noch das Ackerbauministerium kompetent gewesen, dem Raimund K. solche Wasserrechte zu bewilligen, weil nach § 76 Wasserrechtsges. nur die Statthalterei in erster Instanz hierzu berufen gewesen wäre. Durch die Einräumung dieser Rechte an Raimund K. werde die Gemeinde in ihren Interessen sehr empfindlich beeinträchtigt, weil nach Entnahme des dem Raimund K. zugesprochenen Wasserquantums aus der Moldau die Gefahr bestehe, daß das für die Zwecke der Gemeinde erforderliche Wasserquantum nicht mehr vorhanden wäre. Diesem Punkte der angefochtenen Ministerialentscheidung liegt folgender Tatbestand zugrunde: Die Papierfabrik Nr. C. 3 in Bubentsch brannte im Jahre 1895 ab. Dies gab Anlaß zu Verhandlungen zwischen der Staatsverwaltung und dem Besitzer dieser Fabrik in betreff der Einlösung der zu dieser Papierfabrik gehörigen Wasserkraft. Im Laufe der Verhandlungen erklärte Raimund K. wiederholt, er könne auf eine gütliche Ablösung seiner Wasserkraft nur dann eingehen, wenn ihm im vorhinein der Bezug von Betriebswasser für sein Industrieunternehmen im Minimalausmaße von 1200 Sekundenlitern aus der Moldau eingeräumt werde. Als Interessent in der Verhandlung über die Zulässigkeit der von der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen zu erbauenden Schiffahrtsstaustufe in Troja hat er diesen Anspruch aufrechterhalten und wurde ihm derselbe auch, nachdem die Verhandlungen zwischen ihm und der erwähnten Kommission abgeschlossen worden waren, im Vertrage vom 8. Dezember 1898 zugestanden. In diesem Vertrage hat Raimund K. dem Fonds für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses die Wasserkraft, welche mit seiner Papierfabrik verbunden ist, um den Preis von K 200.000 verkauft. Zugleich wurde dem Raimund K. das Recht zugesichert, jederzeit das für den Betrieb seiner Papierfabrik erforderliche Fabrikationswasser im Quantum von 1200 Sekundenlitern aus dem Moldaustrome zu entnehmen. Nur im Falle, als infolge gesunkener Wasserführung der Moldau oder sonstiger Naturereignisse die Wassermenge von 1200 Sekundenlitern nicht vollständig geliefert werden könnte, muß sich Raimund K. mit jener Fabrikationswassermenge begnügen, welche die projektgemäß ausgeführte Wasserleitung seiner Fabrik zuführen wird.

Es ist unbestreitbar, daß durch diesen Vertrag dem Raimund K. weitgehende Wasserbezugsrechte an der Moldau, also einem öffentlichen Flusse, eingeräumt worden sind. Da nun Wasserbenützungsrechte, welche über das im § 15 Wasserrechtsges. bezeichnete Maß hinausgehen, der Bewilligung der politischen Behörden bedürfen, so kommt zunächst für die Beurteilung der Stichhältigkeit der vorliegenden Beschwerde in Betracht, ob eine solche wasserrechtliche Bewilligung im gegebenen Falle erteilt wurde oder nicht, weil ja im letzteren Falle Raimund K. durch den erwähnten Vertrag nur einen zivilrechtlichen Anspruch gegen die Staatsverwaltung erlangt hätte, durch welchen die öffentlich-rechtlichen Verhältnisse an der Moldau an und für sich noch nicht alteriert worden wären.

Der Verwaltungsgerichtshof mußte nun zu der Anschauung gelangen, daß dem Raimund K. im gegebenen Falle auch der wasserrechtliche Konsens zum Bezuge der durch den Vertrag bezeichneten Wassermenge erteilt wurde, bezw. daß die angefochtene Entscheidung beabsichtigte, diesen Konsens zu erteilen.

Da nun die Gemeinde Prag unzweifelhaft daran interessiert ist, wie die Wasserbezugsverhältnisse an der Moldau innerhalb des Gemeindegebietes geregelt werden, und zwar nicht nur als Verwalterin des kommunalen Interesses als solchen, sondern auch deshalb, weil sie selbst gewisse Wasserbenützungsrechte besitzt, so muß ihr auch das Recht zugestanden werden, vor dem Verwaltungsgerichtshofe die Frage aufzuwerfen, ob die Verleihung der erwähnten Wasserbezugsrechte an Raimund K. in gesetzlicher Weise erfolgt ist oder nicht. Der Verwaltungsgerichtshof fand nun, daß die gesetzlichen Formen in dieser Beziehung nicht eingehalten worden sind. Denn über die Frage, ob es zulässig ist, dem Raimund K. die von ihm angesprochene Wassermenge einzuräumen, wurde eine Verhandlung überhaupt nicht eingeleitet und durchgeführt. Es wurde überhaupt nicht in Betracht gezogen, welche Wasserbezugsrechte Raimund K. bisher besessen hat und auf Grund welchen Rechtstitels. Bei den Verhandlungen, welche zwischen ihm und der Kanalisierungskommission gepflogen wurden, wurde mehr auf die zu seiner Papierfabrik gehörige Wasserbetriebskraft Rücksicht genommen und diese bei der Berechnung des Kaufschillings in Anrechnung gebracht. Es wurde nicht erhoben und auch nicht berücksichtigt, welche Menge von Fabrikationswässern Raimund K. für seinen Betrieb braucht und bisher bezogen hat. Es wurde auch nicht erhoben, ob das Wasserquantum von 1200 Sekundenlitern verfügbar ist, ohne in die Rechte anderer Interessenten einzugreifen, ja es wurden die Interessenten in dieser Beziehung überhaupt nie befragt und wurde denselben der Vertrag vom 8. Dezember 1898, welcher die Grundlage für den Ausspruch der Administrativbehörden bildete, gar nicht mitgeteilt. Daraus folgt, daß den Interessenten hiernach nicht die Möglichkeit gegeben war, im Laufe des Administrativverfahrens ihre Rechtsansprüche geltend zu machen und sich eventuell gegen die Ansprüche des Raimund K. zu wehren. Da aber die Wasserrechtsbehörde nach § 94 Wasserrechtsges. nur dann neue Wasserrechte einräumen darf, wenn bereits bestehende Rechte dadurch nicht verletzt werden, so wäre es notwendig gewesen, bevor von der Wasserrechtsbehörde dem Raimund K. das Recht auf den zwischen ihm und der Kanalisierungskommission vereinbarten Wasserbezug eingeräumt wurde, unter Zuziehung der Interessenten festzustellen, ob auch die von Raimund K. beanspruchte Wassermenge verleihbar ist oder nicht. Da nun derartige Erhebungen unter Zuziehung der Interessenten nicht erfolgt sind, beruht dieser Punkt der angefochtenen Entscheidung auf einem mangelhaften Verfahren und mußte deshalb aufgehoben werden.

(Erkenntnis vom 1. Mai 1903, Z. 5121, Budw. Nr. 1744/A.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 342. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Juni wurden an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Tschernigg und Genossen, betreffend den Mangel an Waggons für Langholz;
2. der Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend das Vorgehen des Vorstandes der Haltestelle Brigittabrücke der Wiener Stadtbahn Adjunkten Cerny gegen seine Untergebenen;
3. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend die Amtsgebarung des Staatsbahn-Direktors in Pilsen Hofrates Tuček;
4. der Abgeordneten Heimrich und Genossen, betreffend die Anbringung von Aufschriften in böhmischer Sprache auf der Lokalbahn Deutsch-Brod—Tischnowitz.

In der 50. Sitzung des Herrenhauses vom 30. Juni wurden folgende Regierungsvorlagen ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung unverändert angenommen, und zwar betreffend: die Beteiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für mehrere Lokalbahnen; die Erhöhung der Staatsgarantie für die Lokalbahn Trient-Malè; die Herstellung einer Lokalbahn von Krems nach Grein und die Beschaffung der Geldmittel zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat. (Berichterstatter Graf Montecuccoli.)

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Böhmisch-Leipa nach Steinschönau. (Ergebnis der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. Juni das im Protokolle ddo. Böhmisch-Leipa, am 12. Mai 1905, niedergelegte Ergebnis der in der Zeit vom 10. bis 11. Mai durchgeführten staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau unter Genehmigung der bezüglichen Bestimmungen und Anträge zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 20.651.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Vorlage der Hochbaupläne für die aus Anlaß der Einmündung der Lokalbahn in die Station Unter-Bautzen erforderlichen Anlagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Juni die von der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag im Einvernehmen mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen und der Direktion der Böhmischen Kommerzialbahnen vorgelegten Detailpläne, betreffend a) die Adaptierung und Erweiterung des Aufnahmsgebäudes, b) das Wächterhaus, c) die Erweiterung des Frachtenmagazines, d) das Nebengebäude und e) die Wirtschaftshöfe in der aus Anlaß der Einmündung der Lokalbahn Sudoměř - Skalsko — Alt - Paka zu erweiternden Station Unter-Bautzen, an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 26.151.]

Normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Tabor nach Bechin. (Ergebnis der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Juni das im Protokolle ddo. Tabor, am 15. April 1905, niedergelegte Ergebnis der in der Zeit vom 13. bis 15. April durchgeführten staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der elektrischen Lokalbahn Tabor-Bechin unter Genehmigung der bezüglichen Bestimmungen und Anträge zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 17.518.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Zwickau nach Gabel. (Vorlage der Projektspläne für die in der Anschlußstation Deutsch-Gabel beabsichtigten Bauherstellungen für Zugförderungszwecke.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Juni die von der Direktion der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag vorgelegten, mit der Einverständniserklärung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft versehenen Detailpläne, betreffend die Lokomotivremise mit Wasserstation und Anbau, den Kohlenschuppen und die Putzgrube, in der aus Anlaß der Einmündung der Lokalbahn Zwickau-Gabel zu erweiternden Station Deutsch - Gabel der letztgenannten Bahngesellschaft, an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 22.517.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlieferung von Personen- und Güterwagen.) Für die k. k. österr. Staatsbahnen wurden nachstehende Fahrbetriebsmittel eingeliefert, und zwar:

1. 5 zweiachsige Personenwagen (2 der Wagengruppe I c und 3 der Wagengruppe I b), welche sämtlich mit Spindelbremsen versehen und für Dampfheizung eingerichtet, sowie mit Luftsaugebremsen ausgerüstet sind.
2. 29 zweiachsige Güterwagen der Wagengruppe I b.

Schließlich wurden von den Parteien in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen 6 zweiachsige und 2 dreiachsige Güterwagen eingestellt.

Ausland.

England. (Die Eisenbahnen im Jahre 1904.) Der „Board of Trade (englisches Handelsamt) verlautbart den Schlußbericht über die Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes in England im Jahre 1904. Diesem zufolge hat betragen: die Länge des Betriebsnetzes 22.600 Meilen (gegen 22.435 Meilen im Jahre 1903), das konzessionierte Anlagekapital Pfd. St. 1.387,444.000 (Pfd. St. 1.371,926.827), das eingezahlte Kapital Pfund Sterling 1.268,668.000 (Pfd. St. 1.245,028.917). Die Anzahl der Reisenden mit Ausschluß der Besitzer von Saison- etc. Karten betrug in der I. Klasse 34,951.000 Personen (35,069.077), in der II. Klasse 71,326.000 Personen (73,990.956), in der III. Klasse 1.092,271.000 Personen (1.086,205.162), zusammen 1.198,548.000 Personen (1.195.265.195). Die Menge der beförderten Frachtgüter belief sich auf 449,805.000 t (443,697.947). Von sämtlichen Zügen wurden zurückgelegt 396,964.000 Zugskilometer (394,015.320). Die Einnahmen beliefen sich aus dem Personenverkehre auf Pfd. St. 48,380.000 (Pfd. St. 47,968.518), aus dem Güterverkehre auf Pfd. St. 111,828.000 (Pfd. St. 110,946.091). Die gesamten Ausgaben betrugen Pfd. St. 69,189.000 (Pfd. St. 68,619.232). Es ergab sich mithin ein Netto-Erträgnis von Pfd. St. 42,639.000 (Pfd. St. 42,326.859).

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem“ von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 21. Mai 1905 mit 24 Passagieren und 1983 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 587 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 16 des Kobè-Fahrplanes (Nr. 12 der Kobè-Linie) von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Kobè 505.400 kg, Hongkong 15.378 kg (wovon 350 kg für das Ausland), Hankow 15.569 kg Häute, Canton 47.706 kg (wovon 5250 kg für das Ausland), Shanghae 44.400 kg Häute (wovon 1200 kg für das Ausland), Soerabaya 4857 kg Häute, Singapore 119.460 kg (für das Ausland), Colombo 531.428 kg (wovon 11.850 kg für das Ausland), Batavia 450 kg Indigo (für das Ausland), Bombay 346.922 kg (wovon 149.512 kg für das Ausland), Karachi 298.670 kg (für das Ausland), Djibouti 550 kg Häute und aus Aden 52.526 kg.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. k. k. Betriebsleitung wird für das Jahr 1906 im Offertwege vergeben, und zwar:

Post-Nr.	Materialgattung	K. k. Staatsbahn-Direktion											K. k. Betriebsleitung
		Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
1	Diverse Walzfabrikate, als: Stab- und Kommerzeisen, Bleche aller Art, Feder- und Werkzeugstahl, Trag- und Volutfedern . .	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	—
2	Abnormale Profile an Deckleisten, Türanschlagleisten, Laufschienen und sonstigen Fassoneisen	Wien	—	Innsbruck	—	—	Pilsen	—	—	—	—	—	—
2	Diverse Eisenwaren, als: Gewebe, Geflechte, Ketten, Muttern, Nägel, Nieten, Schrauben aller Art, Seile, Splinten, Drahtstiften etc., messingene Gewebe, Schrauben, Stifte und Kupfernieten . .	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
4	Schwellenbezeichnungsnägel . . .	—	Linz	Innsbruck	Villach	—	Pilsen	—	—	—	—	Stanislau	. —
5	Schaufeln aller Art	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	—	Pilsen	Prag	—	—	—	Stanislau	Czernowitz
6	Werkzeuge für den Bahnerhaltungsdienst	Wien	—	Innsbruck	Villach	—	Pilsen	Prag	—	—	—	Stanislau	Czernowitz
7	Feilen aller Art .	—	Linz	Innsbruck	—	Triest	Pilsen	Prag	—	—	—	—	Czernowitz

Nähere Angaben über die benötigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularen zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. Betriebsleitung eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können, und zwar für Post-Nr. 2 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, Spezialbeschaffungsbureau, für Post-Nr. 4, 5 und 6 bei der Abteilung für Bahnerhaltungsdienst und für die übrigen Post-Nr. 1, 3 und 7 bei der Abteilung für Zugförderungs- und Werkstättendienst der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion, bezw. Betriebsleitung.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Offertformulare benützt werden müssen, sind pro Bogen mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung von Walzfabrikaten, bezw. Eisenwaren, Schwellenbezeichnungsnägel, Schaufeln, Werkzeugen oder Feilen“** bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion, bezw. k. k. Betriebsleitung, bis längstens **20. Juli 1905, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inkl. aller Spesen zu notieren.

Die Lieferung sämtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1906 nach Maßgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am Amtssitze der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion, bezw. Betriebsleitung, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien findet die Offerteröffnung am 21. Juli 1905, 10 Uhr vormittags, statt.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. Betriebsleitung, steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter einem auch seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. Betriebsleitung, für ihren Amtsbezirk unter Angabe der Zeit der Offerteröffnung in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 1. Juli 1905. **K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.**

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Für die am Personen- und Rangierbahnhofe in Salzburg in Ausführung begriffenen Zugförderungsanlagen gelangen seitens der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck die Zimmermannsarbeiten der sämtlichen Hochbauobjekte in allgemeiner öffentlicher Offertverhandlung zur Vergebung, und zwar:

Die Decken- und Dachkonstruktionen für eine Kaserne, ein Werkstättengebäude und ein Requisitenhaus der Desinfektionsanlage, ferner ein zweifächeriger Kohlenschuppen mit angebauter Unterstandshütte, ein freistehender Arbeiterabort, ein Bahnerhaltungsschuppen und endlich ca. 228 m Kohlenbühnen am Rangierbahnhofe, weiters die Decken und Dachkonstruktionen für eine Kaserne und für eine Lokomotivremise mit 18 Ständen, ein zweifächeriger Kohlenschuppen mit angebauter Unterstandshütte und endlich ca. 200 m Kohlenbühnen und 120 m Eichenschwellen für Entleerungsgruben am Personenbahnhofe.

Die Kosten der Zimmermannsarbeiten betragen ca. Kronen 44.425.

Den Offerenten bleibt es freigestellt, entweder auf sämtliche Herstellungen oder nur auf einen Teil der Arbeiten Angebote einzubringen. — Vor Abgabe des Angebotes sind bei der Direktionskassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck 5 Prozent der Kostenanschlagssummen jener Objekte, auf welche das Angebot sich erstrecken soll, als Vadium zu erlegen, welches nach Zuschlag der Arbeiten die Kaution zu bilden hat.

Die Arbeiten für den Rangierbahnhof und das Kaserngebäude am Personenbahnhofe sind sofort zu beginnen und je nach Abschluß der Baumeisterarbeiten am Bau zu vollenden, so daß die letzten Arbeiten am Personenbahnhofe erst im Laufe des Septembers zur Aufstellung gelangen können.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Anbote sind mit verschlossenem Umschlage mit der Aufschrift: „Anbot für die Ausführung der Zimmerarbeiten bei den Zugförderungsanlagen und Kasernen am Personen- und Rangierbahnhofe in Salzburg" bis **spätestens 11. Juli 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Angebote findet am nächsten Tage um 9 Uhr vormittags bei der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung statt und steht es den Anbotstellern oder ihren Vertretern frei, der Anbotseröffnung beizuwohnen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Angebote erfolgt innerhalb 8 Tagen nach dem Eröffnungstage und bleiben die Offerenten bis zu diesem Zeitpunkte an ihr Offert gebunden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ausdrücklich das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte zu entscheiden, eventuell auch alle eingelangten Angebote zurückzuweisen.

Die Offertbehelfe, als Projektspläne, Kostenberechnungen, Bedingnisse etc. liegen bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg, Weiserstraße 20, 2. Stock, während der Amtsstunden, zur Einsicht auf und können dort mit dem zur Angebotsstellung vorgeschriebenen Offertformulare auch käuflich erworben werden.

Ermäßigte Tarife für Transporte von Baumaterialien, Inventar etc., sowie ermäßigte oder freie Fahrten für Angestellte und Arbeiter werden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nicht gewährt.

Angebote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, am 28. Juni 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen und Werkstätten-Einrichtungen für die Werkstätte St. Pölten im Offertwege zu vergeben, und zwar:

Diverse Maschinen für eine Holzbearbeitungswerkstätte,
eine Späneabsaugungsanlage,
diverse Maschinen, Feuer und Öfen für eine Schmiede, Räderwerkstätte und Dreherei,
einen Laufkran, Hebeböcke und Winden,
eine Holztrockenanlage,
einen Tyres-Abziehofen für Azetylengasbetrieb,
zwei Wandtransmissionen,
diverse Elektromotoren samt Leitungsanlage.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der mit den genauen Beschreibungen versehenen Offertformulare, **welche verwendet werden müssen,** zu erfolgen. Es können jedoch etwaige Änderungen in der Beschreibung durch **Streichen** oder **Ergänzen** des Textes mit **roter Tinte** vorgenommen werden. Diese Behelfe können bei der Fachabteilung für Zugförderung und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, Administrationsgebäude, XV. Mariahilferstraße Nr. 132, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahn-Linien erfolgen kann, inklusive aller Nebenspesen zu erstellen.

Der Offerent hat mit seinem Anbote **acht Wochen** im Worte zu bleiben und steht es jedem frei, auch nur auf einen der ausgeschriebenen Gegenstände zu offerieren,

Die vorschriftsmäßig gestempelten, mit den Zeichnungen der offerierten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift **„Offert für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen"** versehen, bis längstens **21. Juli 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direktion einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 10 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß die k. k. Staatsverwaltung trotz der Überreichung eines Offertes zu keiner Bestellung verpflichtet werden kann.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Juni 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Güter der Tarifklasse II zwischen Aussig und Budweis, dann für Mahlprodukte im Verkehre mit Reichenberg.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, sind für nachstehend bezeichnete Güter bei Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der hierfür allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze anzuwenden, und zwar:

Zwischen Aussig (A.T.E.) und	a) für Güter der Tarifklasse II bei Frachtzahlung für mindestens	
	5000 kg	10.000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Heller für 100 kg	
Budweis	264	254

Zwischen Reichenberg (A.T.E. und S.N.D.V.B.) und	b) für Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I/B, vom 1. Juli 1905 bei Frachtzahlung für Mengen		
	unter 5000 kg pro Frachtbrief	von mindestens	
		5000 kg	10.000 kg
		pro Frachtbrief und Wagen	
	Heller für 100 kg		
Bösig (B.N.B.)	73	73	63
Habichtstein (B.N.B.)	63	63	53
Hirschberg (B.N.B.)	67	67	57

Prag, am 28. Juni 1905. B.E.B. Z. 21.626/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905. [901]

Sonderzugsverkehr zwischen norddeutschen Stationen einerseits und Wien-Nordwestbahn anderseits über Tetschen.

Fahrpreisermäßigung.

Am 13. Juli 1905 wird ein Sonderzug von Hamburg und von Leipzig, am 15. Juli 1905 von Berlin und Dresden und am 15. August 1905 von Leipzig und Dresden nach Wien-Nordwestbahnhof verkehren.

Am 16. Juli 1905 wird ein Sonderzug von Wien-Nordwestbahnhof nach Dresden und Berlin und am 14. August 1905 ein solcher von Wien-Nordwestbahnhof nach Dresden verkehren.

Zu diesen Zügen werden 45 Tage gültige Rückfahrkarten zu ermäßigten Preisen ausgegeben.

Wien, am 28. Juni 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905. [902]

Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Frachtsatzes für Eisen, roh, von Schönbrunn nach Reitenhau.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, tritt für Eisen, roh, aller Art der Pos. E—7 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Schönbrunn K.F.N.B. nach Reitenhau k.k.St.B. im Kartierungswege der Frachtsatz von 98 Heller in Kraft.

Das Aufladen obliegt dem Absender.

Wien, am 28. Juni 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905. [903]

Österreichisch - Ungarisch - Bosnischer Eisenbahnverband.

Berichtigung in einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 55 vom 13. Mai 1905 unter fortl. Nr. [604] enthaltenen Kundmachung wird der Frachtsatz von Schönbrunn K.F.N.B. nach Donja-Tuzla B.H.St.B. von 431 Heller auf **427** Heller pro 100 kg berichtigt.

Wien, am 30. Juni 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905. [904]

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen im Rahmen des Verbandsgütertarifes, Teil II, des Adriatisch-Norddeutschen Eisenbahnverbandes für die Relationen Triest/Fiume—Beuthen O.S.E. folgende neue Frachtsätze zur Einführung:

Stückgutklassen		Spezialtarife		Ausnahmetarif 24 (Preßlinge)
I	II	A 2	Sp II	
Pfennig für 100 kg				
553		424	292	202

Wien, am 30. Juni 1905. S.B. Z. 7276-C I/05

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 76 v. 27./VII. 1905. [905]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Glaubersalz von Aussig nach Hainspach-Wölmsdorf und Schönau (B.N.B.).

Mit Gültigkeit vom 18. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, sind für Glaubersalz der Pos. G—17 der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I/B, vom 1. Juli 1905 als Frachtgut und bei Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze anzuwenden, und zwar:

Zwischen Aussig (Ö.N.W.B.) und (St.E.G.) und	Bei Frachtzahlung für mindestens	
	5000 kg	10.000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Heller für 100 kg	
Hainspach-Wölmsdorf	86	76
Schönau (B.N.B.)	86	76

Prag, am 28. Juni 1905. B.E.B. Z. 22.114/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905. [906]

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum gemeinschaftlichen Tarifhefte und der Nachträge VIII zu den Tarifheften 1 und 2.

Mit 15. Juli 1905 treten zum Teil II des Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandstarifes folgende Nachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag VI zum gemeinschaftlichen Hefte,
b) Nachtrag VIII zum Heft 1,
c) Nachtrag VIII zum Heft 2.

Diese Nachträge enthalten Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen“, Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und Änderungen von Stationsnamen.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zu nachstehenden Preisen erhältlich:

a) 5 Pfg., resp. 6 Heller,
b) 20 Pfg., resp. 24 Heller,
c) 10 Pfg., resp. 12 Heller.

Wien, am 28. Juni 1905.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 76 v. 4./VII 1905. [907]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für ermäßigtes Eilgut.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, gelangt unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für ermäßigtes Eilgut bei Aufgabe in beliebigen Mengen von Orosháza (M.Á.V.) nach Kammer (Station der Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer) der Frachtsatz von 944 Heller für 100 kg im Kartierungswege zur Einführung.

Wien, am 27. Juni 1905. S.B. Z. 6298-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905. [908]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellchaft, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In dem vom 1. Jänner 1902 gültigen Ausnahmetarife des obengenannten Kohlenverkehres ist auf Seite 59 in der Relation Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna, —Pisek k.k.St.B. der Frachtsatz von 844 Heller auf **814** Heller für 1000 kg richtigzustellen.

Teplitz, am 30. Juni 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 76 v. 4./VII 1905. [909]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Frankreich. (Die Sondertarife und die Verantwortlichkeit der französischen Eisenbahnen.) Die jetzt im Gange befindliche Einrichtung der Haftbarkeit der französischen Eisenbahn-Gesellschaften macht viel Weiterungen und Schwierigkeiten. Durch Parlamentsbeschluß, bezw. Gesetz ist der Art. 103 des Handelsgesetzbuches so abgeändert worden, daß die den Sondertarifen für Eilgut und Frachtgut bisher beigefügte Klausel der Nichtverantwortlichkeit gesetzwidrig geworden ist. Also bedürfen die betreffenden Tarifbestimmungen einer Umänderung, wobei die Eisenbahn-Gesellschaften sich darauf berufen, daß die Sondertarife gerade wegen der Nichtverantwortlichkeit so billig gestellt werden konnten. Der beratende Eisenbahnausschuß (comité consultatif de chemins de fer) hat jüngst die betreffenden Vorschläge der sechs großen Eisenbahn-Gesellschaften und der Pariser Gürtelbahn beraten, die bereits mehrere Stadien der Verhandlungen durchgemacht haben. Infolge eines ersten Berichtes des Herrn Villain, Direktors der Handelskontrolle (contrôle commercial), und von Konferenzen zwischen dem Eisenbahn-Direktor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit den Vertretern der Gesellschaften war eine vermittelnde Grundlage geschaffen, die ungefähr mit den Villainschen Schlußfolgerungen übereinstimmte. Diese neuen, durchgebesserten und von der Handelskontrolle wieder beträchtlich eingeschränkten Vorschläge kamen nun, wie das „Journal des Transports" ausführt, vor den Eisenbahnausschuß. Dessen umfangreicher Bericht betont, wie schon grundsätzlich außerordentlich verschiedene Meinungen zur Sache laut geworden seien, sowohl von den Interessenten, wie von den verschiedenen Aufsichtsorganen und selbst den zuständigen Behörden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten gibt die Rechtmäßigkeit gewisser Taxerhöhungen tatsächlich zu, macht aber Vorbehalte betreffs der von den Eisenbahn-Gesellschaften aufgestellten Rechtsansicht, wonach alle Sondertarife, welche die Unverantwortlichkeitsklausel enthalten, ipso jure durch die neue Vorschrift des Art. 103 nichtig geworden seien.

Auch die befragten Handelskammern zeigen sich in ihren Antworten nicht einmütig. Während ein Teil glatte Zurückweisung jener Vorschläge verlangt, geben andere die Rechtmäßigkeit gewisser Preiserhöhungen zu und machen nur Vorbehalte wegen deren Umfang und Anwendung. Von den General-Kontrolleuren der Eisenbahnen erkennen die der Westbahn, Südbahn und Nordbahn im Grunde die Möglichkeit einer Tariferhöhung aus Billigkeitsgründen an, der General-Kontrolleur der Staatsbahn gleichfalls, aber nur für die Tarife nach 1874; jener der Orléansbahn will nur ausnahmsweise einige Erhöhungen zulassen, und die General-Kontrolleure der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Ostbahn sprechen sich energisch gegen jede Tarifänderung aus. Der Bericht des beratenden Ausschusses bemerkt dazu u. a., daß seit 1874 die Eisenbahn-Gesellschaften ihre Tarifvorschläge herstellen konnten, indem sie sich auf die formelle Rechtsprechung des Kassationshofes stützten, und daß die Billigkeit gebiete, ihnen Entschädigungen als Gegengewicht für die neuen, in diesen Tarifen nicht vorgesehenen Lasten zu gewähren. Anderseits ist unumgänglich, daß der französische Handel so bald als möglich von der Ungewißheit befreit werde, welche die gegenwärtige ungeklärte Lage ergibt. Was den Umfang der Tariferhöhungen anlangt, so wird vorgeschlagen, daß die vorläufige Ermächtigung an eine bestimmte Frist gebunden werde, um etwa zu ungunsten des Publikums getroffene Änderungen wieder rückgängig machen zu können. Beim Ablaufe der Frist, die auf drei Jahre zu bemessen wäre, sollen deshalb die Eisenbahn-Gesellschaften genaue Rechnung ablegen, und die Erhöhungen sollen verringert oder abgeschafft werden, soweit sie sich nicht als entsprechend bewiesen haben. Die von den Eisenbahn-Gesellschaften vorgeschlagenen Änderungen für Frachtgut umfaßten 167 Artikel und Erhöhungen, die zwischen 1 und 3 Prozent wechselten; ein einziger Artikel, Eier in Körben, sollte um 4 Prozent gesteigert werden. Das Vermittlungseinverständnis verringert die Zahl dieser Artikel auf 149, wovon 30 um 3 Prozent, 82 um 2 Prozent und 37 um 1 Prozent gesteigert werden. Für einen Teil davon soll die Steigerung nur eintreten, wenn die betreffenden Waren ohne Verpackung versandt werden. Und eine besondere Bemerkung stellt fest, daß die Tariferhöhungen auf zur Ausfuhr bestimmte Waren nicht anzuwenden sind. Tabelle I, welche Eilgut betraf, verschwindet sonach in Tabelle II, da die beiden Tabellen tatsächlich genau dieselben Artikel mit denselben Erhöhungskoeffizienten enthalten, mit Ausnahme der Viehtarife. Über letztere war die Verständigung besonders schwierig. Man einigte sich dahin, daß die Eisenbahn-Gesellschaften ihre vorgeschlagenen Tariferhöhungen zurückzogen, daß aber der Wert der Tiere, welche von den Sondertarifen Gebrauch machen können, bestimmt nach oben begrenzt wird. Das Staatsbahnnetz hatte sich den gemeinsamen Vorschlägen der französischen Privatbahn-Gesellschaften nicht angeschlossen, seine Leitung hat aber schließlich zugestimmt, daß betreffs der gemeinsamen Tarife das Staatsbahnnetz ebenso behandelt werde wie die großen Gesellschaften, und daß auch auf ihm die betreffenden Tariferhöhungen Platz greifen sollen. Endlich schlägt der Ausschuß vor, daß keine Tariferhöhung von den Gesellschaften verlangt werde zwischen dem 18. März 1905, dem Datum der Anregung der Tariferhöhungen, und dem Datum, an welchem diese amtlich bewilligt werden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Hefte 2 und 7. (Eröffnung und Einbeziehung des Haltepunktes Besch.) Am 1. Juli 1905 wurde der an der Strecke Karthaus—Perl zwischen den Stationen Nennig und Perl gelegene Haltepunkt Besch auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte von höchstens 400 kg, sowie von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird der Haltepunkt Besch in die obengenannten Tarife einbezogen.

Gruppenwechseltarif II/III. (Nachtrag V.) Am 1. Juli 1905 erschien zum vorgenannten Tarife der Nachtrag V. Er enthält u. a. außer Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Bielefeld Ost, Hassee und Sölde auch Tarifänderungen für die preußisch-bayerischen und sächsischen Wettbewerbsstationen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz nach Duisburg West.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag zum Preise von 10 Pfg. zu haben ist.

Gruppenwechseltarif II/IV. (Einbeziehung der Station Boizenburg.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wurde die Station Boizenburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8a für Gießereiroheisen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Deutschland. (Ständige Tarifkommission.) In der am 6. und 7. Juni 1905 in Titisee abgehaltenen 86. Sitzung sind folgende Beschlüsse gefaßt worden:

Angenommen wurden u. a. die Anträge auf:

1. Änderung der Zusatzbestimmung III zu § 77 der Verkehrsordnung (frachtfreie Beförderung unverpackter, beim Eisenbahntransporte beschädigter Eisengußwaren oder gußeiserner Bestandteile anderer Waren; ein weiterer Antrag, die frachtfreie Beförderung auf andere zerbrechliche Gegenstände, sowie auf Ersatzstücke derartiger Waren auszudehnen, wurde abgelehnt.

2. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter, und zwar: Blei in Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiröhren, Radiatoren (gußeiserne Heizkörper), Kalkasche, Staubkalk, kaustische Magnesia und Chlorkalzium (die Aufnahme von Blei in Blöcken, Stangen und Mulden in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter wurde abgelehnt).

3. Zulassung von Privatgüterwagen zur Beförderung von denaturiertem Spiritus in Flaschen.

4. Aufnahme von Ameisensäure in das Verzeichnis der Kesselwagengüter.

5. Änderung der Position 9 des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter (lebende Pflanzen).

6. Aufnahme von Bleiwolle in die Position „Blei" des Spezialtarifes I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter.

7. Aufnahme von Maletto- oder Malettrinde unter die Gerbstoffe des Spezialtarifes I.

8. Änderung der Tarifierung von Holzwolle.

9. Aufnahme von nicht polierten Stahlkugeln (für Kugelfallmühlen) in die Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifes II.

10. Detarifierung von Eisenvitriol.

11. Änderung und Ergänzung der Positionen „Eisen und Stahl" der Spezialtarife I, II und III, des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter und des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter.

12. Aufnahme von Eisenlegierungen in die Positionen „Eisen und Stahl" der Spezialtarife II und III.

13. Änderung der Ziffern 2 und 3 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifes III (Eisen Stahl, alt, abgängig, Eisen- und Stahlabfälle).

14. Aufnahme von Stickstoffkalk und Kalkstickstoff in die Position „Düngemittel u. s. w." des Spezialtarifes III.

15. Ergänzung der Position „Korkabfälle" des Spezialtarifes III durch die Worte „Korkmehl" und „Korkschrot".

16. Aufnahme von Krabbenschalen, auch zerkleinert, in den Spezialtarif III und in die Position „Futtermittel" des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter.

17. Änderung der Position „Tonwaren" der Spezialtarife II und III.

18. Ergänzung des Nebengebührentarifes zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tränkwasser).

Abgelehnt wurden u. a. die Anträge auf:

1. Aufnahme von gesiebtem, grubenfeuchtem Kalkmergel in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter.

2. Änderung der Frachtberechnung für Verblendsteine.

Vertagt wurden u. a. die Anträge auf:

1. Änderung der Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung von Privatwagendecken und anderen Lademitteln.

2. Änderung des § 7 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifes, Teil I (Geflügelverkehr mit dem Auslande).

Einem Unterausschusse überwiesen wurde der Antrag auf Übernahme der Ausfuhrkontrollvorschriften aus den Gütertarifen, Teil II, in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I.

Von der Tagesordnung abgesezt wurden die Anträge auf:

1. Zulassung von Privatgüterwagen zur Beförderung von Kokosbutter.

2. Aufnahme von Staubkarbid in den Spezialtarif III.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutschland. (Erhebung der Anschlußfracht an Stelle der Stationsfracht im Verkehre mit Kleinbahnen.) In denjenigen Fällen, in denen mehrere an eine Staatsbahnstation angeschlossene Kleinbahnen miteinander nicht in unmittelbarem Anschlusse stehen, sondern bei der Beförderung von Gütern von der einen Kleinbahn zur anderen auf die Benützung der zwischenliegenden Bahnhofsgeleise der Staatsbahnstation angewiesen sind, ist nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Vergütung für die Benützung der Staatsbahngeleise fortab nach denselben Grundsätzen zu bemessen, wie sie durch die Erlässe vom 6. April 1903 und 8. Mai 1903 für die Berechnung der Gebühr bei Überführung von einer anschließenden Kleinbahn über den Staatsbahnhof nach einem an diesen angeschlossenen Werke oder umgekehrt vorgeschrieben worden sind. Die der Berechnung der Überführungsgebühr zugrunde zu legende Entfernung ist hierbei nach der Länge der Staatsbahngeleise zu bemessen, die die Sendungen bei der Überführung von und nach den Übergabestellen zwischen den beiden Kleinbahnen und der Staatsbahn tatsächlich zu durchfahren haben. Die kgl. Eisenbahn-Direktionen werden beauftragt, hiernach die betreffenden Verhältnisse zu regeln und durch geeignete Kontrollmaßregeln dafür Sorge zu tragen, daß die Erhebung und Abführung der der Staatsbahn gebührenden Überführungsbeträge namentlich auch dann gesichert ist, wenn die Überführung durch die Kleinbahnen mit eigenen Betriebsmitteln erfolgt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Frachtermäßigungen im Verkehre mit Schweden und Norwegen.) Am 1. Juli 1905 wurden, wie die Berliner Handelskammer mitteilt, die durch den Betrieb der Dampffähre Warnemünde-Gjedser bedingten Frachtverkürzungen nunmehr auch im Verkehre mit Schweden und Norwegen eingeführt. Der neue Tarif ist durch Aufnahme zahlreicher neuer deutscher und ausländischer Verbandsstationen und durch die Ausdehnung der bisher meist nur auf Stückgut und die allgemeine Wagenladungsklasse beschränkten Tarifsätze auf sämtliche regelmäßigen Tarifklassen ganz erheblich ausgestaltet. Er enthält neben geringen Frachterhöhungen bedeutende Frachtermäßigungen. So sind z. B. an Fracht zu zahlen für 10.000 kg Umzugsgut, im Wagen verladen, von Berlin H.L. nach Vesteras jetzt Mk. 328 bei direkter Abfertigung, künftig nur Mk. 234, mithin Mk. 94 weniger, ferner kosten 10.000 kg Stabeisen, Eisendraht u. s. w. von Berlin H.L. nach Christiania jetzt Mk. 408 (direkte Abfertigung), künftig nur noch Mk. 299 Fracht, mithin Mk. 109 weniger u. s. w. Über die Höhe der Frachtsätze gibt das Verkehrsbureau der Handelskammer, Dorotheenstraße 7/8, weitere Auskunft. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Sachsen. (Eisenbahnrat.) Die 52. Sitzung des der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrates findet am 4. Juli in Dresden statt. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Verhandlung über die Frachtberechnung für Tiere in mehrbödigen Wagen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Neue Nachträge.) Am 1. Juli 1905 traten folgende Nachträge in Kraft: Nachtrag X zum Tarifheft „Teil II", III zu den Heften 1 bis 5 der Abteilung A (Baden), X zu den Heften 1 und 3, XI zu den Heften 2 und 5, IX zum Heft 4 der Abteilung B (Elsaß-Lothringen), VII zu den Heften 1 bis 4, VI zum Heft 5 der Abteilung C (Pfalz), VII zu den Heften 1 bis 5 der Abteilung E (Württemberg), VI zum Heft der Abteilung E (Süddeutsche Eisenbahngesellschaft) und III zum Heft der Abteilung G (Basel). Die Nachträge enthalten außer bereits früher durchgeführten Änderungen und Ergänzungen der Tarife u. a. direkte Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen verschiedener Verwaltungen und Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der in den Verband neu einbezogenen Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn. Ferner wird die Abfertigung des Verkehres mit den süddeutschen Wettbewerbstationen durch die Nachträge in der Weise geregelt, daß vom 1. Juli 1905 ab nur für die Station einer Verwaltung Entfernungen und Frachtsätze vorgesehen sind. Der Verkehr mit Mannheim wird vom genannten Zeitpunkte ab lediglich in den preußisch-hessischen Gruppen- und Gruppenwechselverkehren abgefertigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen, bei denen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Südwestdeutscher Verband. (Nachtrag XVI zum Heft 8.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wurde zum Heft 8 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1896 (Verkehr Baden—Pfalz) der Nachtrag XVI ausgegeben. Er enthält in der Hauptsache die seit Ausgabe des Nachtrages XV im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1905. (Einführung des neuen Tarifes.) Der im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 60 vom 25. Mai 1905 angekündigte neue Tarif ist nunmehr erschienen. Druckabzüge können zum Preise von Mk. 1·10 für das Stück beim Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München, sowie bei der Drucksachenverwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg bezogen werden.

Saarkohlentarif Nr. 12 nach der Schweiz. (Nachtrag III.) Zu diesem Tarife ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 der Nachtrag III erschienen, welcher u. a. Frachtsätze für die Stationen der Linie Nyon—Crassier enthält. Preis 5 Pfg.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1321 V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn		Kalksteine, unbearbeitete	Rakonitz (B.E.B.) transit (für Sendungen von Lodenic)	Station Kolleschowitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. für mindestens 11.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sofern der verwendete Wagen ein Ladegewicht von über 12.000 bis 15.000 kg besitzen sollte. 2. Das Auf- und Abladen ist durch den Absender und Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der hierfür jeweils festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen, für die genannten Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	33	25	8	Im Kartierungswege		
			Zuckerrüben, frische	Rakonitz (B.E.B.)	Station Kolleschowitz		bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Jänner 1906		32	25	7			
				Lužna-Lischan					27	25	2			
				Renč					31	30	1			
				Neustraschitz					35	31	4			
				Lana					38	32	6			
				Smečna-Sternberg					41	33	8			
				Kladno					43	35	8			
				Horatitz					44	36	8			
				Priesen					46	37	9			
				Tuschmitz					47	38	9			
			Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Preßlinge	Station Kolleschowitz	Rakonitz (B.E.B.)				29	24	5			
					Lužna-Lischan				27	24	3			
					Milostin-Kounowa				27	24	3			
			Scheideschlamm der Zuckerfabrikation		Rakonitz (B.E.B.)				29	23	6			
					Lužna-Lischan				27	23	4			
					Milostin-Kounowa				27	23	4			
1322 V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn		Abfälle von Holzzellstoff und Strohzellstoff (Abfälle von Zellulose) im nassen Zustande mit einem Wassergehalte von 70 Prozent	Prag (Sandthor)	Komotau (B.E.B.) und Komotau transit (k.k.Stb.)	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief u. Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	55 Heller	51 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1323	V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905 **Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 64.625/05	k. k. Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz, sowie der k. k. Lokalbahn Königshan-Schatzlar	Zeitungspakete als Gepäck	sämtlichen Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	sämtlichen Stationen der k. k. Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz, sowie der k. k. Lokalbahn Königshan-Schatzlar	Vorheriges schriftliches Ansuchen an die Direktion der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn behufs Festsetzung der Züge, mit welchen die Expedition zugelassen wird, sowie des Minimalgewichtes der mit den zugelassenen Zügen zu befördernden Pakete. Aufgabe der Zeitungspakete in konformer Verpackung, unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse, an der Gepäckskassa mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspakete in der Adreßstation ohne vorhergehende Avisierung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Betriebsreglements für postzwangspflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassenen Güter entstehen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Bahnen		Tarifmäßige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Teil I (Abteilung B), vom 1. Juli 1905 im Abschnitte A II unter a 4) sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen wird		Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Geringste Gebühr bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller, " " " " Personenzügen 40 Heller, pro Sendung exkl. der Stempelgebühr von 10 Heller pro Expedition
1324	V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		-schotter (Rund- und Schlägelschotter [ausgenommen Marmorschotter])	Mähr.-Weißkirchen	Jarobnowitz Scheleschowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger, und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 26 26		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1325 V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenbahnschwellen aus Pos. H—18, lit. d der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abt. B), vom 1. Juli 1905	Oświęcim		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken und Beförderung auf Kosten der k. k. österr. Staatsbahnen. In den Frachtdokumenten müssen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger erscheinen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
					Troppau K.F.N.B.				46	38	8			
					Olmütz K.F.N.B.				60	55	5			
					Sternberg				62	59	3			
					Proßnitz K.F.N.B.				63	61	2			
			Holz der Pos. H—17 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abt. B), vom 1. Juli 1905		Olmütz K.F.N.B.				70	61	9			
					Sternberg				73	66	7			
					Proßnitz K.F.N.B.				75	68	7			
1326 V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art, zum Export in beliebiger Verpackung		Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokal-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Pfg. a) | b)		Im Kartierungswege*)		Hierdurch wird die Publikation im Verordnungs-Blatte Nr. 135 vom 28. November 1904, fortlaufende Nummer 2583, aufgehoben, bezw. ersetzt
				Bilnitz-Bromov						213 | 166				
				Bisenz-Pisek						187 | 146				
				Bisenz Stadt						187 | 146				
				Gaya						187 | 147				
				Krasna						186 | 145				
				Luschitz						206 | 128				
				Mähr.-Weißkirchen						167 | 133				
				Olmütz						138 | 110				
				Petersdorf a. d. Teß						150 | 108				
				Ung.-Brod						194 | 155				
				Ung.-Hradisch						177 | 139				
				Ung.-Hradisch Stadt						183 | 145				
				Vlarapaß						216 | 168				
				Wall.-Meseritsch						186 | 145				
				Würbenthal						185 | 131				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen und Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Ö.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplikat-Frachtbriefe oder durch Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen der Weiterversand von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen oder Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1906 außer diesen Duplikat-Frachtbriefen oder den Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen auch die auf die kontrahierende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muß jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, daß die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schließlich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich teils per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, teils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin, oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1327 V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmäßige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zum Baue eines neuen Trägerwalzwerkes, einer neuen Walzendreherei samt Walzenlager, sowie einer neuen, aus zwei Teilen bestehenden Grobstrecke in Kladno bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in den Stationen Altkladno (B.E.B.) und Kladno (B.E.B.) zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. November 1904 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermäßigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
59 V.-B. Nr. 76 v. 4./VII. 1905	Nr. 60 vom 25. Mai 1905	1165	K. k. österr. Staatsbahnen		a) Zuckerrüben, frische; b) Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm, Kalkschlamm)	Stationen der Lokalbahnen Budweis-Salnau, Göpfritz — Groß-Siegharts — Raabs, Hannsdorf - Ziegenhals nebst Abzweigungen (Niederlindewiese - Barzdorf [Heinersdorf], Niklasdorf - Zuckmantel, Barzdorf - Jauernig und Haugsdorf-Weidenau), Kaschitz-Schönhof-Radonitz, Olmütz-Cellechowitz, Strakonitz-Winterberg-Wallern, Wodňan-Moldauthein und Wodňan-Prachatitz-Wallern rücksichtlich jeder einzelnen dieser Bahnen		Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1905 ist in der Rubrik 5 die Lokalbahn „Absdorf-Stockerau" vor der Lokalbahn „Budweis-Salnau" einzuschalten	

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
13 V.-B. Nr. 76 v. 4. VII. 1905	Nr. 73 vom 27. Juni 1905	1300	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 12.274/05	Aussig - Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Österr.-ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft und Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Verschieden		In Rubrik 7 hat es statt „1. Juni" zu lauten: „1. Juli"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 77. Wien, 6. Juli 1905. **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Lokalbahn Troppau-Grätz.

Am 28. Juni wurde die normalspurige Lokalbahn Troppau-Grätz mit der Haltestelle Branka und der Station Grätz dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangte die Haltestelle Branka für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Station Grätz für den Gesamtverkehr zur Eröffnung.

Die Beförderung von Reisenden erfolgt nur in der II. und III. Wagenklasse.

Explosive Güter, deren Beförderung nur mit reinen Lastzügen zu erfolgen hat, sind vom Verkehre auf der Lokalbahn ausgeschlossen.

Der Betrieb wird durch die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführt.

Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1904.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben den „Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1904“.

Der vorliegenden Publikation, welche gegenüber jener der Vorjahre an Umfang neuerdings zugenommen hat, sind die nachfolgenden besonders erwähnenswerten Daten zu entnehmen:

Das von der Staatseisenbahnverwaltung betriebene Bahnnetz, welches mit Schluß des Jahres 1903 eine Betriebslänge von rund 12.170 km umfaßte, erfuhr im Gegenstandsjahre durch Neueröffnung von Strecken einen Zuwachs von 185 km oder 1·51 Prozent. Es wurden dem öffentlichen Verkehre übergeben: Die Zweiglinie Neumarkt—Suchahora der Lokalbahn Chabówka-Zakopane, die Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów), die Hauptbahn zweiten Ranges Rakonitz-Laun, die von der Station Potscherad abzweigende und in die Lokalbahn Postelberg-Laun einmündende Verbindungsschleife, die Lokalbahnen Absdorf-Stockerau und Petersdorf a. d. Teß-Winkelsdorf, endlich die Teilstrecke Sambor—Strzyłki-Topolnica der Eisenbahn Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze.

Das staatliche Betriebsnetz hatte somit zu Ende des Jahres 1904 — exkl. der Murtal-, Mühlkreis- und Kremstalbahn, der süddalmatinischen Staatsbahnen, sowie der mit 1. Jänner des Berichtsjahres in den Staatsbetrieb übernommenen Lokalbahn Cilli-Wöllan mit dem Flügel Hundsdorf-Skalis — eine Gesamtbetriebslänge von rund 12.355 km. Hiervon entfielen 7943 km auf Bahnen im Eigentume und Betriebe des Staates, 571 km auf für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen, 38 km auf die für Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen betriebene Wiener Stadtbahn und 3803 km auf für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen.

Den Verkehr betreffend, wurden im Jahre 1904 auf dem staatlichen Betriebsnetze von 1,504.457 Zügen 70,901.905 Zugskilometer zurückgelegt, was gegenüber dem Vorjahre eine Mehrleistung von 14.047 Zügen = 0·67 Prozent und von 2,300.848 Zugskilometer = 3·07 Prozent bedeutet.

Nach Zugsgattungen verteilt, haben im Berichtsjahre 33.468 Expreß- und Schnellzüge mit 6,983.833

Zugskilometer, 863.326 Personen-, Motorwagen und gemischte Züge mit 37,826.912 Zugskilometer und 607.663 Güter- und Regiezüge mit 26,091.160 Zugskilometer verkehrt. Die Gesamtleistung dieser Züge betrug 16.421 Millionen Brutto-Tonnenkilometer (580 Millionen oder 3·38 Prozent mehr als im Vorjahre).

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen 5802 (+ 59 = 0·75 Prozent) Zugskilometer und 1,343.891 (+ 17.598 = 1·08 Prozent) Brutto-Tonnenkilometer.

In betreff des finanziellen Ergebnisses des Jahres 1904 ist nachstehendes hervorzuheben: Die Betriebseinnahmen der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen samt den hiermit verbundenen Nebendiensten betrugen rund K 289,221.000 (pro Kilometer K 34.128), d. i. um K 9,385.000 (pro Kilometer K 1107), somit um 3·24 Prozent mehr als im Vorjahre.

Die vorbezeichneten Betriebseinnahmen setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

	1904	gegenüber 1903
	Kronen	
Transporteinnahmen, und zwar:		
Beförderung von Personen	65,120.450	+ 1,971.695
„ „ Reisegepäck	3,150.870	+ 107.399
„ „ Eilgütern	9,201.773	+ 492.468
„ „ Frachtgütern	174,804.243	+ 5,345.273
Summe	252,277.336	+ 7,916.835
Einnahmen für im Jahre 1904 eröffnete neue Strecken	112.597	— 277.392
Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,185.279	+ 13.021
Anteil an dem Gemeinschaftsverkehre, bezw. Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	200.000	—
Verschiedene Einnahmen	35,446.363	+ 1,732.552
Zusammen	289,221.575	+ 9,385.016

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge berechnet, betrugen die Transporteinnahmen im Berichtsjahre K 29.768, gegen K 29.263 im Jahre 1903, was einer Steigerung von K 505 oder 1·73 Prozent gleichkommt.

Der Personenverkehr hat im Berichtsjahre eine beträchtliche Zunahme erfahren, indem 50,981.430 Personenfahrten (gegen 1903 + 3,247.824 = 6·80 Prozent) und 2402 Millionen Personenkilometer (+ 200 Millionen = 9·09 Prozent) zurückgelegt wurden.

Hieraus ist zu schließen, daß der Höhepunkt des nachteiligen Einflusses, welchen die im Jahre 1903 durch Einführung der Fahrkartensteuer begründete Erhöhung der Fahrpreise auf die Frequenz im Personenverkehre hatte, bereits überschritten ist.

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre entfielen rund K 42,062.000 = 64·59 Prozent auf Reisende III. Klasse in Personenzügen, K 7,365.000 = 11·31 Prozent auf Reisende II. Klasse und K 6,047.000 = 9·29 Prozent auf Reisende III. Klasse in Schnellzügen, K 4,469.000 = 6·86 Prozent auf Reisende II. Klasse in Personenzügen, K 3,050.000 = 4·68 Prozent auf Reisende I. Klasse in Schnellzügen, K 472.000 = 0·73 Prozent auf solche in Personenzügen und Kronen 1,655.000 = 2·54 Prozent auf Reisende mit Militärkarten.

An Reisegepäck wurden 76.853 t abgefertigt, d. i. um 5428 t oder 6·60 Prozent weniger als im Jahre 1903; die Einnahmen aus diesem Verkehre erhöhten sich jedoch um K 107.399 = 3·53 Prozent.

Das Gesamtgewicht des im Berichtsjahre beförderten Eilgutes betrug 329.041 t und war um 19.491 t = 6·30 Prozent größer als im Vorjahre, dementsprechend waren die bezüglichen Einnahmen um K 492.468 = 5·65 Prozent größer als im Jahre 1903.

An Frachtgütern wurden im Jahre 1904 33,657.038 t, somit um 1,453.492 t = 4·51 Prozent mehr als im Jahre 1903 befördert; die betreffenden Einnahmen stiegen um Kronen 5,345.273 = 3·15 Prozent. Für dieses günstige Ergebnis waren insbesondere die beträchtlichen Durchzugstransporte von Getreide, der lebhafte Holzexport des östlichen Staatsbahnnetzes und die stärkeren Verfrachtungen von Kohle und Erzen auf den westlichen Linien ausschlaggebend.

Die ordentlichen Ausgaben des Staatsbahnbetriebes betrugen im Berichtsjahre rund Kronen 203,045.000 (pro Kilometer K 23.959), d. i. um K 2,082.000 (pro Kilometer K 246), somit um 1·04 Prozent mehr als im Vorjahre.

Nach den einzelnen Verrechnungstiteln getrennt, verteilen sich die in Rede stehenden Ausgaben folgendermaßen:

	1904	gegenüber 1903
	Kronen	
Zentraldienst der Staatsbahn-Direktionen	15,236.340	+ 361.867
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	42,932.828	+ 644.648
Stations- und Fahrdienst	54,867.566	+ 1,189.433
Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel	60,096.363	— 823.514
Hilfsanstalten für den Betrieb	5,156.445	— 79.882
Sonstige Betriebsauslagen	23,044.323	+ 1,068.656
Sonstige zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	573.255	+ 36.802
Auslagen für das Salzgeschäft	1,029.393	— 47.335
Pauschalerfordernis für im Jahre 1904 eröffnete Strecken	108.285	— 268.801
Zusammen	203,044.798	+ 2,081.874

Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt somit im Jahre 1904 rund K 86,176.000, gegen K 78,873.000 im Jahre 1903, d. i. pro Kilometer Betriebslänge K 10.169, gegen K 9445 (+ 7·66 Prozent) im Vorjahre.

Der Betriebskoeffizient des Staatsbahnbetriebes stellt sich für das Jahr 1904 auf 61·97 Prozent, gegen 63·65 Prozent im Vorjahre.

Von den vorstehend ausgewiesenen Mehrausgaben des Jahres 1904 entfallen die weitaus bedeutendsten Beträge (je über 1 Million Kronen) auf die Kapitel „Stations- und Fahrdienst“ und „Sonstige Betriebsauslagen“. Die Mehrausgaben bei dem erstgenannten Kapitel sind durch die infolge der Verkehrszunahme bewirkten Mehrleistungen und durch den Streckenzuwachs begründet, während der Mehraufwand bei den „Sonstigen Betriebsauslagen“ hauptsächlich durch die im Berichtsjahre eingetretene Änderung in der Verrechnung von Regietransportspesen und durch die Erhöhung des Beitrages zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt hervorgerufen wurde.

Der namhafte Minderaufwand beim Zugförderungsdienste wurde trotz dem durch die gesteigerte Leistung bedingten Mehrverbrauch an Kohle teils durch den Kohlenpreisrückgang, teils durch ökonomische Gebarung und zunehmenden Ersatz von teurer durch billigere Kohle erreicht.

Der Vergleich der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Berichtsjahre mit dem Staatsvoranschlage ergibt im Ordinarium einen um K 4,937.497 günstigeren Erfolg, indem sich die Einnahmen um K 6,931.825 günstiger und die Ausgaben um K 1,994.328 ungünstiger stellten. Im Extra-Ordinarium resultierte ein um K 107.218 günstigeres Ergebnis, so daß der gesamte Nettoerfolg gegenüber dem Präliminare um K 5,044.715 günstiger war.

Der für das Jahr 1904 K 64,873.070 betragende Überschuß der ordentlichen Einnahmen der im Eigentume des Staates stehenden und der von demselben für eigene Rechnung betriebenen Bahnen über die ordentlichen Ausgaben derselben entspricht bei Zugrundelegung des nach Berücksichtigung der Verlosungen und Konvertierungen mit K 2.616,392.160 berechneten Anlagewertes einer Kapitalsverzinsung von 2·48 Prozent, gegen eine solche von 2·30 Prozent im Jahre 1903.

Hierbei möge nicht unerwähnt bleiben, daß von den vorbezifferten Ausgaben ein Betrag von nicht weniger als K 10,653.987 auf die von der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1904 entrichtete Erwerb-, Grund- und Gebäudesteuer entfällt; es partizipieren hieran die staatliche Steuer mit K 5,356.646 und die Landes-, Bezirks- und Kommunalzuschläge mit K 5,297.341.

Wie aus den vorstehend angeführten Daten zu ersehen ist, weisen die Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1904 eine erfreuliche Besserung auf und haben insbesondere die Transporteinnahmen sowohl gegenüber dem Jahre 1903 als auch im Vergleiche zu den Ansätzen des Staatsvoranschlages eine wesentliche Steigerung erfahren, wodurch einerseits eine Herabminderung des Betriebskoeffizienten um nahezu 2 Prozent, anderseits eine Erhöhung des Verzinsungsprozentes der Staatsbahnen erzielt wurde.

Es sind dies zweifellos Anzeichen für eine günstige Entwicklung des Staatsbahnbetriebes, welche die Annahme gerechtfertigt erscheinen lassen, daß das Jahr 1904 eine Periode fortschreitender Besserung der finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen inaugurieren werde.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Wasserrecht. Verfahren bei vom Staate unternommenen Regulierungsbauten. Sachverständigenbeweis durch behördliche Fachorgane. (Böhmen.)

Die Entscheidung des Ackerbauministeriums vom 15. August 1901, Z. 3111, betreffend den Bau der Schiffahrtsstaustufe Nr. 1 bei Troja und Bubentsch, wird in der vorliegenden Beschwerde des Bezirksausschusses in Smichow insofern angefochten, als dem Begehren des Bezirksausschusses, es möge die Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen verhalten werden, die Bezirksstraße in Podbaba bis zur Kronenhöhe des Schiffahrtskanaldammes anzuschütten, keine Folge gegeben wurde. Diese Abweisung des vom Bezirksausschusse schon im Administrativverfahren gestellten Begehrens erfolgte mit der Begründung, daß nach der Äußerung des technischen Amtssachverständigen die Bezirksstraße in Podbaba durch die projektierten Regulierungsbauten nicht beeinträchtigt wird, wenn zwischen denselben und den angeschütteten Grundstücken die erforderlichen, bis zum Schiffahrtskanale reichenden Entwässerungsgräben hergestellt werden. Nachdem nun in dieser Beziehung im Projekte die nötige Vorsorge getroffen wurde, könne die Kanalisierungskommission nicht verhalten werden, die erwähnte Bezirksstraße zu heben.

In der vorliegenden Beschwerde des Bezirksausschusses von Smichow wird dagegen ausgeführt, die Bezirksstraße, um welche es sich handelt, werde durch den Bau des Schiffahrtskanales insofern beeinträchtigt, als nach Erbauung des Kanaldammes die Inundationswässer von der Bezirksstraße nicht mehr so leicht wie bisher abfließen werden, zumal der Wasserableitungsgraben, welcher zwischen der Straße und der Aufschüttung gezogen werden soll, leicht vertragen werden kann und weil überdies aus dem Kanale durch den Damm Wasser durchsickern werde, welches die tiefer gelegene Straße durchweichen müsse.

Der Verwaltungsgerichtshof vermochte diese Beschwerde als begründet nicht zu erkennen.

Im vorliegenden Falle ist keine Rechtsfrage strittig, vielmehr kommt es lediglich darauf an, ob die Annahme der Administrativbehörde, daß durch den Bau des Schiffahrtskanales eine Schädigung der Straße nicht herbeigeführt werden kann, nach der Sachlage begründet ist oder nicht. Die Beantwortung dieser Frage ist jedoch bloß Gegenstand der Sachverständigenbeurteilung und entzieht sich daher in technischer Beziehung einer Überprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof.

Der über den strittigen Punkt einvernommene Staatstechniker hat nun auf Bogen 55 des Verhandlungsprotokolles auf Grund der vorgenommenen Messungen seine Äußerung dahin abgegeben, daß eine Schädigung der Bezirksstraße nicht erfolgen kann, wenn zwischen der Straße und den angeschütteten Grundstücken die erforderlichen, bis zum Schiffahrtskanale reichenden Entwässerungsgräben hergestellt werden. Da nun dieser Voraussetzung unbestrittenermaßen Rechnung getragen wurde, so war die Behörde auch berechtigt, ihre Entscheidung auf die Annahme zu basieren, daß die Bezirksstraße in Podbaba durch den Bau des Schiffahrtskanales nicht beeinträchtigt werde. Infolgedessen war die Administrativbehörde auch berechtigt, das Begehren des Bezirksausschusses, die Kanalisierungskommission zur

Erhöhung der Bezirksstraße zu verhalten, als unbegründet abzuweisen.

Wenn in der Beschwerde auch Zweifel an der Unbefangenheit des einvernommenen Staatstechnikers erhoben werden, und zwar aus dem Grunde, weil der Statthalter für Böhmen, welcher den Vorsitz in der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses führt, auch Vorgesetzter des intervenierenden Staatstechnikers ist, so ist darauf lediglich zu erwidern, daß dieser Umstand nicht geeignet ist, die Befangenheit des Staatstechnikers und sonach die Mangelhaftigkeit des Verfahrens irgendwie darzutun.

(Erkenntnis vom 1. Mai 1903, Z. 5123, Budw. Nr. 1746/A.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl. (Genehmigung des Detailprojektes für das eiserne Tragwerk der Lechbrücke in km 11·2/3.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Juni das von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck vorgelegte Detailprojekt für das eiserne Tragwerk über die 50·0 m weite Öffnung der Lechbrücke in km 11·2/3 der im Baue befindlichen normalspurigen Lokalbahn von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 21.721.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Brünn nach Lösch. (Genehmigung des Detailprojektes für die Durchfahrt in km 2·0/1.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Juni das von Dr. Cyrill Seifert, Vizepräsident des mährischen Landeskulturrates, vorgelegte Detailprojekt für die gewölbte Durchfahrt von 4·0 m Lichtweite in km 2·0/1 der Lokalbahn Brünn-Lösch nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 29.688.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Troppau nach Grätz. (Genehmigung der Projekte für mehrere Schienendurchlässe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Juni die vom Verwaltungsrate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn namens der Stadtgemeinde Troppau vorgelegten Projekte für die Schienendurchlässe der Lokalbahn Troppau-Grätz in km 6·695, km 5·812, km 4·987, km 4·977, km 4·786 und km 4·568 von 0·3 m bis 0·5 m Lichtweite unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 26.133.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Mai 1905 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlaßt durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmäßigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. österr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien . .	592	18029	1213	19834	30	23	1	54	0·3	76	1	50	.	6	.	.	2	1	4
" Linz . .	255	4691	738	5684	1	11	2	14	0·2	3	1	11	.	1	.	.	2	.	.
" Innsbruck	547	2430	217	3194	6	9	3	18	0·6	17	2	19	.	.	.	5	1	.	1
" Villach .	90	3065	1674	4829	.	7	7	14	0·3	11	.	8	.	.	.	.	.	1	.
" Triest . .	199	1282	564	2045	40	11	4	55	2·7	51	.	2	.	.	1	.	1	.	9
" Pilsen . .	418	2743	5465	8626	1	4	6	11	0·1	6	.	5	.	.	.	.	.	.	3
" Prag . .	315	3992	5378	9685	2	21	3	26	0·3	16	.	17	.	.	.	.	1	2	1
" Olmütz .	124	2054	4288	6466	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
" Krakau .	93	2108	775	2976	.	4	1	5	0·2	4	.	.	1	.	.	.	.	.	4
" Lemberg	62	3317	248	3627	.	11	.	11	0·3	9	.	12	.	3	.	.	.	.	5
" Stanislau	124	1065	1464	2653	.	1	.	1	0·0	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1
K. k. Betriebsleitung Czernowitz . .	124	224	1838	2186	3	2	21	26	1·2	14	1	11	.	.	.	.	.	.	2
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	63	1000	625	1688	10	7	.	17	1·0	12	.	7		5	.	.	.	.	6
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	186	1337	1525	3048	2	2	.	4	0·1	3	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	373	1017	2020	3410	11	.	.	11	0·3	11	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1285	62	1347	.	2	.	2	0·1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	516	31	547	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	938	5298	6911	13147	64	11	1	76	0·6	33	.	42	.	.	.	.	1	.	24
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	124	628	85	837	.	1	.	1	0·1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Österr. Nordwestbahn	527	7947	880	9354	3	4	1	8	0·1	7	.	3	.	.	.	.	.	.	3
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	806	6452	4030	11288	36	25	.	61	0·5	48	.	23	.	1	.	.	2	.	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	323	40	363	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1124	8564	2117	11805	48	29	.	77	0·7	66	.	21	.	.	.	.	.	.	21
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2041	279	2320	.	1	.	1	0·0	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	39	562	.	601	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlösung der Lokalbahn Asch-Roßbach durch den Staat.) Auf Grund der im Artikel XVIII des Gesetzes vom 21. Dezember 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, erteilten Ermächtigung und im Sinne der Bestimmungen im § 10 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 153, sowie der Konzessionsurkunde vom 18. September 1903, R.-G.-Bl. Nr. 192, wurde ab 1. Jänner 1905 das Unternehmen der Lokalbahn Asch-Roßbach vom Staate eingelöst. Demzufolge wird von dem obgedachten Zeitpunkte angefangen der Betrieb der Linie Asch—Roßbach, sowie der Bau der noch nicht fertiggestellten Fortsetzungslinie von Roßbach nach Adorf für Rechnung des Staates geführt.

(Staatsbahn-Direktion Triest: Eröffnung der Haltestelle Gimino.) Am 15. Juli wird die zwischen den Stationen S. Pietro in Selva und Canfanaro in km 86·848 der Linie Divača—Pola gelegene Haltestelle Gimino für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 16. Juni dem Dr. Gabriel Varga und Konsorten in Szent Gotthárd für eine von der Station Szent Gotthárd der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der projektierten Lokalbahn Szent Gotthárd—Zala-Szentiván abzweigende, bis zur österreichisch (steiermärkisch)-ungarischen Landesgrenze nächst Luttenberg führende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell mit Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 16. Juni dem Dr. Michael Hajós in Alsó-Lendva und Konsorten für nachfolgend bezeichnetes Lokalbahnnetz, und zwar:

a) eine von der Station Alsó-Lendva der Transdanubischen (Südwestungarischen) Lokalbahnen abzweigende, bis Becsehely führende;

b) eine von der zukünftigen Station Becsehely der Linie a) ausgehende und diese in der Station Nagy-Kanizsa mit der Südbahn-Gesellschaft und den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende;

c) eine von der Station Nagy-Kanizsa ausgehende, bis Somogy-Szentmiklós führende;

d) eine von einem geeigneten Punkte der Linie c) ausgehende und diese in der Station Gyékényes mit der Südbahn-Gesellschaft verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Station Zabola-Páva-Fürész.) Die bisher als Haltestelle für den Personenverkehr und als Verladebahnhof für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesene Station Zabola-Páva-Fürész der Linie Brassó—Zabola—Kézdi-Vásárhely wurde als Station für den unbeschränkten Gesamtverkehr eröffnet.

Ausland.

Preußen. (Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.) Das vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene Eisenbahn-Verordnungsblatt enthält den Wortlaut des Gesetzes vom 6. Juni 1905, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Baue von Kleinbahnen. Mit demselben wird die Regierung ermächtigt, zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel, dann zur Herstellung einer zweigeleisigen Verbindung zwischen den Eisenbahnlinien Cöln—Bonn und Cöln (Kalk)—Troisdorf, sowie zur Förderung des Baues von Kleinbahnen zusammen die Summe von Mk. 148,339.000 zu verwenden. (Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 44.)

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstraße.

Monat Juni 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Juni 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juni 1905
		vom ersten bis letzten Juni		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	92.728	31 832	28.875	95.685
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren	—	—	—	—
Fette	6.242	1.376	114	7.504
Kaffee	5.332	1.511	1.766	5.077
Wein	5.228	897	967	5.058
Zucker	45.402	8.731	11.518	42.615
Eier	805	4.293	106	4.992
Diverse	29.719	15.024	14.404	30.339
Assekuranzwert . . K	7,716.134	2,781.362	2,411.760	8,085.736

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 22 Arbeitstagen 276.000 kg, Assekuranzwert von K 236.100.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juni 1905
		vom ersten bis letzten Juni		
Lagerscheine:				
Stück	10	—	2	8
Versicherungswert . K	46.230	—	9.600	36.630
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Juni 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Juni 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juni 1905
		vom ersten bis letzten Juni		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	50.816	16.073	28.842	38.047
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	12.791	400	1.758	11.433
Hafer	24.860	12.190	19.728	17.322
Korn	4.074	303	2.798	1.579
Mais	799	408	1.111	96
Rübsen	16	—	—	16
Gerste	73	—	—	73
Diverse	8.203	2.772	3.447	7.528
Assekuranzwert . . K	957.354	174.400	399.044	732.710

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juni 1905
		vom ersten bis letzten Juni		
Lagerscheine:				
Stück	3	1	1	3
Versicherungswert . . K	45.900	28.500	34.500	39.900
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 187.146 kg, Assekuranzwert von K 23.895.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	Juni 1905				Juni 1904			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt . . .	215.052	147.310	167.974	194.388	244.442	241.183	194.920	290.705
Darunter:								
Weizen	10.539	15.669	13.974	12.234	20.564	17.434	17.021	20.977
Roggen	26.343	36.634	42.306	20.671	17.721	14.650	14.666	17.705
Gerste	11.187	436	2.584	9.039	7.077	2.766	4.338	5.505
Hafer	75.458	32.481	49.036	58.903	86.844	49.081	45.887	90.038
Mais	13.636	33.592	31.202	16.026	35.009	117.083	79.349	72.743
Hirse	1.273	742	895	1.120	2.961	98	370	2.689
Bohnen	516	197	394	319	1.585	22	55	1.552
Erbsen	1.527	121	349	1.299	3.866	152	252	3.766
Malz	346	2.945	173	3.118	471	344	295	520
Reps	274	—	24	250	3.790	149	1.089	2.850
Hanfsamen	430	593	319	704	691	366	310	747
Wicken	2.379	206	1.382	1.203	6.961	743	1.279	6.425
Mehl	8.790	16.610	15.677	9.723	26.366	27.649	24.027	29.988
Kleie	2.822	1.160	847	3.135	1.410	824	356	1.878
	155.520	141.386	159.162	137.744	215.316	231.361	189.294	257.383
Spiritus	7.488	—	—	7.488	4.506	—	—	4.506
Zucker	892	304	49	1.147	1.252	114	185	1.181
Wein	26.931	854	4.135	23.650	4.682	3.436	1.376	6.742
Öle und Fette	2.887	31	207	2.711	1.581	804	762	1.623
Sonstige Waren	21.334	4.735	4.421	21.648*	17.105	5.468	3.303	19.270†
Mittlere Tagesbewegung . .	14.331 Meterzentner				18.171 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	5,308.500	1,267.880	1,725.200	4,851.180	4,650.740	2,540.920	1,808.100	5,383.560

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	35	7	5	37	23	9	7	25
Versicherungswert . . . K	465.100·—	117.300·—	46.700·—	535.700·—	393.300·—	119.800·—	107.500·—	405.600·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Darunter 933 Meterzentner Linsen.
†) Darunter 1504 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Änderung der Instradierung auf deutschem Gebiete.

Die in der Kundmachung vom 5. Juni 1905 in Nr. 66 dieses Blattes vom 8. Juni 1905 unter fortl. Nr. 763 angeführten Änderungen hinsichtlich der Leitung der Sendungen treten vorläufig nicht in Kraft und verbleiben daher die in den einzelnen Ausnahmetarifen angeführten, bisher gültigen Leitungswege auch fernerhin aufrecht.

Wien, am 1. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.748/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [910]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages I zum Gütertarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn).

Am 19. August 1905 tritt zu dem obenbezeichneten Gütertarife der I. Nachtrag in Kraft, welcher die um die Transportsteuer erhöhten neuen Frachtsätze für die Poprádthal- (Tátra-Lomniczer) Bahn, ferner einzelne bisher im Publikationswege, bezw. mittels Dienstbefehles durchgeführte Abänderungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbureau der gefertigten General-Direktion (Budapest, V. Rudolfsquai 6) erhältlich.

Budapest, am 1. Juli 1905. Z. 20.527/05.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [911]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines allgemeinen Stückgut-Frachtsatzes für den Verkehr via Suezkanal etc.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Jungbunzlau $\frac{\text{(B.N.B.)}}{\text{(Ö.N.W.B.)}}$ in den Abschnitt J (Abteilung B—1) des Tarifes, Teil II, Heft 3, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband mit dem für Frachtgüter aller Art unter Einhaltung der „Speziellen Bestimmungen“ dieses Tarifabschnittes anwendbaren direkten Frachtsatze von 512 Heller für 100 kg einbezogen.

Wien, am 1. Juli 1905. S.B. Z. 7117-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [912]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Reexpedition von Getreide etc. im Lagerhause der Böhm. Unionbank in Bubna.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 51 vom 4. Mai 1905 unter Kundmachung [546] verlautbarte Reexpeditionsbegünstigung für Getreide etc. bei Einlagerung im Lagerhause der Böhm. Unionbank in Bubna gilt unter den daselbst angegebenen Bedingungen und Modalitäten vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905, auch für Sendungen von den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Bisenz-Pisek, Holubitz, Krzenowitz, Marchegg, Straßnitz, Šudoměřitz-Petrau, Ung.-Hradisch und Wien nach Stationen der Strecke Bubentsch bis Bodenbach, sowie der anschließenden Lokalbahnen.

Wien, am 1. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [913]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 1, vom 1. Mai 1903.

Beförderung von Gewehrschäften.

Auf Seite 255 ist unter „III. Frachtsätze für Gewehrschäfte, roh vorgerichtete“ folgende Anmerkung anzubringen:

„Zur Beförderung der Gewehrschäfte ab der Station Sierenz der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen werden auf Verlangen gedeckt gebaute Wagen gestellt; der tarifmäßige Frachtzuschlag von 10 Prozent (Teil I B, § 40) wird hierbei vom 1. Juli 1905 an nicht berechnet.“

Wien, am 1. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.692/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [914]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.
Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900.

Einführung von Nachträgen.

Am 1. August 1905 tritt zum Tarifheft 1 ein Nachtrag II und zum Tarifheft 2 ein Nachtrag XI in Kraft.

Die Nachträge enthalten neue und geänderte Frachtsätze des Klassentarifes und der Ausnahmetarife, sowie einige neue Ausnahmetarife.

Die durch die Nachträge eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. September 1905.

Druckstücke der Nachträge sind zum Preise von je 15 Pfg. bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Wien, am 4. Juli 1905. Ö.N.W.B. Z. 67.323/05.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [915]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von direkten Frachtsätzen für Borax und Chilisalpeter.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Borax der Pos. B—30 und Chilisalpeter der Pos. S—6 b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut a) in Gewichtsmengen unter 5000 kg, b) 5000 kg und c) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

	Frachtsätze in Heller pro 100 kg		
	ad		
	a)	b)	c)
Borax der Pos. B—30 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905.			
Von Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. nach Losoncz . .	417	393	393
„ „ „ „ „ „ Matheócz .	428	394	394
Chilisalpeter der Pos. S—6b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905.			
Von Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. nach Losoncz . .	417	271	156
„ „ „ „ „ „ Matheócz .	428	298	184

Wien, am 1. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [916]

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für Leinkuchen von Lobositz und für Wasserglas von Aussig nach diversen Tiroler Stationen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Leinkuchen aus der Pos. O—7-b der Güterklassifikation des österreichisch-ungarisch-bosnisch-herzegowinischen Tarifes, Teil I, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Lobositz (A.T.E.) und (St.E.G.) folgende Frachtsätze berechnet, und zwar:

Nach	Heller pro 100 kg
Innsbruck (S.B.)	263
Brixlegg „	231
Jenbach „	239
Kirchbüchl „	223
Wörgl „	223

Mit der gleichen Gültigkeitsdauer gelangt ferner für die frachtgutmäßige Beförderung von Wasserglas der Pos. W—8 des vorbezeichneten Tarifes, Teil I, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Aussig (A.T.E.), (St.E.G.) und (Ö.N.W.B.) nach Innsbruck ein Frachtsatz von 234 Heller für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 1. Juli 1905. S.B. Z. 7182-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [917]

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für Zinkweiß von Settenz nach Innsbruck.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Zinkweiß aus der Pos. F—5 des Österreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischen Tarifes, Teil I, von Settenz (A.T.E.) nach Innsbruck (S.B.) nachstehende Frachtsätze berechnet, und zwar:

	Heller für 100 kg
a) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	373
b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	277

Wien, am 1. Juli 1905. S.B. Z. 7044-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [918]

Nordostdeutsch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages 2.

Mit 20. Juli 1905 tritt zum Tarif, Teil II, des Nordostdeutsch-Sächsischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1902 der Nachtrag 2 in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 10 Pfg., resp. 12 Heller erhältlich.

Wien, am 3. Juli 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [919]

Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, der Schneebergbahn und der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Berichtigung von Frachtsätzen im Nachtrag I zum Ausnahmetarife des obgenannten Kohlenverkehres.

Mit Rückwirkung vom 1. Juni 1905 gelangen die im Nachtrag I zum Ausnahmetarife des obgenannten Kohlenverkehres nach den Stationen der Lokalbahn Budweis-Salnau enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um 30 Heller pro Tonne, zur Anwendung.

Auf Seite 3 desselben Nachtrages ist der Frachtsatz in der Relation Segen-Gottes—Thaya von 1320 Heller auf **1200** Heller richtigzustellen.

Hierdurch wird die Kundmachung vom 9. Juni 1905 [796], enthalten im Verordnungs-Blatte vom 15. Juni 1905, Nr. 68, aufgehoben.

Wien, am 4. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.249/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [920]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

Einführung des Nachtrages I.

Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1905 ist mit Gültigkeit ab 1. Juli 1905 der Nachtrag I erschienen, der in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 5 Pfg., resp. 6 Heller erhältlich.

Wien, am 3. Juli 1905.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII 1905. [921]

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Wickwitz in den Ausnahmetarif 7 (für Zement in Wagenladungen zu 10.000 kg).

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Wickwitz (B.E.B.) mit einem Frachtsatze von 133 Heller für 100 kg von Kirchbüchl und Wörgl in den Ausnahmetarif 7 (für die frachtgutmäßige Beförderung von Zement in Wagenladungen zu 10.000 kg) einbezogen.

Wien, am 30. Juni 1905. S.B. Z. 7445-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905. [922]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag II zum Heft 7.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wurde zum Heft 7 des Verbandsgütertarifes vom 1. Juni 1902 — Verkehr Saarbrücken—Baden — der Nachtrag II ausgegeben. Er enthält in der Hauptsache die seit Ausgabe des Nachtrages I im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Ausgabe des Nachtrages IV.) Der im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 60 vom 25. Mai 1905 auf Seite 1448 unter obigem betreff erwähnte Nachtrag IV zum Tarife für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr (Verkehr mit Basel und Schaffhausen) kann durch die beteiligten Stationen bezogen werden.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderung. Der Haltepunkt Dahlwitz an der Strecke Berlin—Zossen führt fortan den Namen Dahewitz.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif. (Nachtrag XIX.) Am 1. Juli 1905 trat der Nachtrag XIX in Kraft. Er enthält neben bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen Entfernungen für die neu einbezogenen bayerischen Stationen Bellenberg, Bubenreuth, Gablingen, Gambach, Guttenthau, Laufamholz, Mausheim, Nürnberg Nordwestbhf., Pankofen, Pölling, Rimsting und Straß-Moos, sowie für die Station Pustleben des Direktionsbezirkes Cassel, ferner ausgerechnete Entfernungen für eine Reihe nördlicher Verbandsstationen mit den bayerischen Tarifknotenstationen. Im weiteren sind durch den Nachtrag die bereits bekannt gegebenen Änderungen in den Tarifverhältnissen der Gemeinschaftsstationen Aschaffenburg, Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels, Marxgrün, Probstzella, Ritschenhausen und Stockheim i. Ofr. für den Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Verband durchgeführt worden. Insoweit durch die Aufhebung von Ausnahmetarifen mit den genannten Gemeinschaftsstationen Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. August 1905 ab. Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen und die Auskunftsstellen.

Bayerisch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 1, vom 1. September 1904. (Berichtigung und Ergänzung.) Mit sofortiger Gültigkeit ist in dem zu obigem Tarife erschienenen Nachtrag I auf Seite 21 die Taxe Günzburg-Luterbach des Spezialtarifes IIb von 184 auf 181 Cts. und auf Seite 64 die Taxe Eger-Altstätten (Rheintal) des Ausnahmetarifes Nr. 15a von 1444 auf 1144 Cts. zu berichtigen.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1905 an wird der Ausnahmetarif Nr. 31 für Ton auf Seite 269 des Haupttarifes durch Aufnahme des Frachtsatzes „Eger nach und von Embrach-Rorbas 155 Cts. pro 100 kg“ ergänzt.

Gruppentarif II und Wechseltarife mit der Gruppe II. (Eröffnung und Einbeziehung des Haltepunktes Bavendorf für den beschränkten Eilstückgutverkehr.) Am 1. Juli 1905 wurde der an der Strecke Lüneburg—Wittenberge zwischen den Stationen Vastorf und Dahlenburg gelegene Haltepunkt Bavendorf für den beschränkten Eilstückgutverkehr eröffnet und mit diesem Tage in den Gruppentarif II und in die Wechseltarife mit der Gruppe II einbezogen. Eilstückgüter von mehr als 250 kg Einzelgewicht, sowie Sprengstoffe sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Belgisch-Südwestdeutscher und Englisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung von Anhängen.) Am 1. Juli 1905 traten zu den direkten Güter- und Kohlentarifen im Belgisch-Südwestdeutschen Verbande für den Verkehr zwischen Belgien einerseits und der Pfalz, Baden und Württemberg anderseits, sowie zum englisch-südwestdeutschen Heft 7 vom 1. November 1899 (Verkehr London—Württemberg) Anhänge in Geltung, durch welche die Verkehrsleitung auf deutscher Seite verschiedentlich geändert wird. Über diese Änderungen erteilen die Tarifbureaus (Verkehrsbureaus) der beteiligten Verwaltungen Auskunft.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif, Heft 2. (Einbeziehung neuer Stationen.) Die Stationen Boizenburg, Hamburg-Sternschanze, Itzehoe, Güstrow, Schwerin, Teterow, Mölln i. L. wurden zum 1. Juli in den Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen aufgenommen. Auskunft geben die Tarifstationen.

Rußland. (Baukunstausstellung in St. Petersburg.) Die Gesellschaft der Zivilingenieure veranstaltet im Jahre 1906 in St. Petersburg in der Zeit vom 3. April bis zum 23. Mai eine Baukunstausstellung, wo sowohl russische als auch ausländische Exponate Aufnahme finden sollen. Diese Ausstellung soll ein vollständiges und systematisches Bild des gegenwärtigen Standes der Bautechnik in allen ihren Zweigen geben. Die Exponate sollen daher auf nachstehende sieben Abteilungen verteilt werden: für Baumaterialien und ihre Anwendung; für Handwerks- und Industrieerzeugnisse des Baufaches; für sanitäres Bauwesen; für technische Vorrichtungen gegen Feuersgefahr; für Elektromechanik in ihrer Anwendung im Baufache; für künstlerische Innen- und Außendekoration von Wohnungen und Gebäuden; für Fachliteratur und Lehrmittel.

Personen, die sich an der Ausstellung zu beteiligen wünschen, erhalten Auskünfte im Bureau der Ausstellung, im Lokale der Gesellschaft der Zivilingenieure, St. Petersburg, Sserpuchowskaja Nr. 10, von 12—4 Uhr nachmittags.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Anhang zu den ab 15. Juni 1904 gültigen Verbandsgütertarifen, Teil II, für den Norddeutschen und Süddeutschen Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau-Donaulände, enthaltend Schiffsfrachten der Süddeutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Änderung.) In der Güterklassifikation und im Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 3 trat bei Ordnungsnummer 162 mit Geltung vom 1. Juli 1905 an Stelle des bisherigen der folgende Text:

„Güter aller Art, mit Ausnahme von sperrigen, feuergefährlichen und explodierbaren Gütern"

Russischer Eisenbahngütertarif. (Frachtermäßigung für Steinkohlenteerpech etc. nach Tupikowaja.) Mit Gültigkeit vom 25. Juni a./8. Juli n. St. 1905 bis auf Widerruf gelangt für die Beförderung von Steinkohlenteerpech, Braunkohlenteerpech und Fettgasteer (ein Steinkohlenharz, Steinkohlengoudron), bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen nach der Station Tupikowaja der Jekaterinenbahn die Differentiale Nr. 20 zur Anwendung.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Deutscher Eisenbahntarif, Teil I. (Nachtrag I etc.) Am 1. Juli 1905 trat zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. B, vom 1. April 1905, ein Nachtrag I in Kraft, der u. a. die Aufnahme von Phosphorsäure in das Verzeichnis der Kesselwagengüter, eine Ergänzung der Positionen Dolomit und Magnesit des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter, sowie Frachtermäßigungen für Austernschalen und für Elektrodenkohlen im Falle der Ausfuhr enthält.

Druckabzüge des Nachtrages I können vom 25. Juni 1905 ab zum Preise von 5 Pfennig für das Stück von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preußischen Staatseisenbahnverwaltungen (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Ferner erleidet die Fassung der Zusatzbestimmung 6 zu § 32 der Verkehrsordnung einige Abänderungen u. a. dahin, daß im Absatz (1) vor „Land-(Straßen-)Fahrzeuge" und „Wasserfahrzeuge" je das Wort „unbeladene" einzufügen ist.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 werden ferner im Deutschen Eisenbahntarife für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, vom 1. April 1903, die Desinfektions- (einschließlich Reinigungs-) Gebühren für Geflügel-Spezialwagen mit besonderer Einrichtung, d. i. mit Käfigen und Futtertrögen, von Mk. 8 auf Mk. 30 erhöht.

Nähere Auskunft über die Änderungen erteilen die Abfertigungsstellen.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 1, vom 20. Juli 1904. (Nachtrag I.) Am 5. Juli 1905 trat zum obengenannten Tarifhefte ein Nachtrag I in Kraft.

Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife, Heft 1, vom 1. September 1904. (Nachtrag I.) Mit dem 1. Juli 1905 trat der obbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen, Coaks und Briquettes Belgien—Ostschweiz, vom 1. Jänner 1900. (Provisorischer Nachtrag II.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 an tritt zum obgenannten Tarife ein provisorischer Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält in der Hauptsache neue Taxen der Schnitt-Tabelle B.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1328	V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 7750-C I/05	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Mais	Budapest-Kelenföld transit	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen ab Triest nach südafrikanischen Häfen zum Exporte gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1905	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2			50 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Kapitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Zertifikate über die erfolgte Verschiffung nach südafrikanischen Häfen beizuschließen sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Österreichischen Lloyd nach südafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Zertifikate solche von der Lloydverwaltung ausgestellte beigebracht werden. Die Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und müssen längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1329	V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 7749-C I/05	Malz	Velencze	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1905	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, bezw. Anhang hierzu	180 Heller	160 Heller	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate unter Beischluß der korrespondierenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffskonnossements, bezw. der Original-Schiffsladescheine oder der von der betreffenden Schiffahrtsgesellschaft ausgestellten und mit dem Abgangsstempel versehenen Abschriften der Schiffsladescheine, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
				Nagy-Kanizsa					148 Heller	128 Heller	20 Heller			
1330	V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 68.045/05	Mauer- und Dachziegel, aus Lehm gebrannt (Lehmziegel)	Alt-Bunzlau	Wschetat-Priwor	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1331 V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 7726-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Körmend (M.Á.V.)	Oderberg transit	Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen nach einer Auslandsstation bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen dahin aufgegeben werden. In dem zugestandenen Frachtsatze ist die Oderberger Überfuhrsgebühr bereits enthalten. Bei Aufgabe von Hölzern über 7 m Länge wird, falls zu deren Verladung mehr als ein Wagen verwendet wird, die Fracht nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen berechnet	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	134 Heller		Im Kartierungswege		
1332 V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Schieferton, gebrannt, in Stücken oder Brocken, unverpackt oder in Säcken	Biosdorf M.W.	Trzynietz Ks.Od.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	85 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
											Centimes	Pfennig			
1333 V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Malz	Lipotvár	**Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)**	**Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande zur Aufgabe gelangen**	**bis auf Widerruf**, längstens aber bis 30. September 1905	**Die bezüglichen Verbandstarife**	**Verschieden**	**Verschieden**	38	30	**Im Rückvergütungswege**	**Duplikat-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende Dezember 1905 vorzulegen sind**	Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpediert werden. Die für Wien (St.E.G.) transit gewährten Nachlässe gelten mit Ausnahme der für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz oder Frankreich bestimmten Sendungen, auch für Wien (K.F.N.B.) transit
				Szekelyfalu-Bur-Szent György							31	24			
				Nagy-Szombat							34	27			
				Nyitra							40	33			
				Pozsony							14	11			
				Pozsony-fiók p. u.							14	11			
				Pöstyén							39	32			
				Vág-Ujhely							41	33			
				Holics	Wien (St.E.G.) transit Wien (K.F.N.B.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)						25	20			Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpediert werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1334 V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 30.367/05		Salzsudbetriebsabfälle, unvermahlen	Ischl	Ebensee	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 10. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	15	13	2	Im Kartierungswege		Die Salzsudfabriksabfälle müssen in einer Ammoniaksodafabrik in Ebensee zur Verwendung gelangen
				Aussee					28	23	5			
				Obertraun					23	19	4			
1335 V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 30.731/05	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	Schotter der Pos. 8—51 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Tirschnitz	Ronsau und Wildstein	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen zum Baue einer Bezirksstraße von Tirschnitz nach Wildstein bestimmt sein	vom 10. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokaltarif	11 Heller	8 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
1336 V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Triest** Z. 9274-6/05	Lokalbahn Monfalcone-Cervignano	Mit Gültigkeit vom 16. Mai 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905, wird für Materialien zur Erweiterung einer Ziegelfabrik in Cervignano rücksichtlich der Lokalbahn Monfalcone-Cervignano der Ausnahmetarif VI des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, IV, unter den dortselbst für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt.											

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	5 Beteiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation von	nach	8 Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	9 Besondere Bemerkungen
60 V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	Nr. 60 vom 25. Mai 1905	1177	K. k. österr. Staatsbahnen	Die im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen Borki wielkie-Grzymałów, Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kolomea-Stefanówka, Piła (Bolęcin)-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna, die Neuen Bukowinaer Lokalbahnen und die Ostgalizischen Lokalbahnen	a) Zuckerrüben, frische; b) Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle; c) Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm, Kalkschlamm)	im Lokalverkehre der im Abschnitt A des Heftes 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der in Rubrik 3 genannten Lokalbahnen, sowie im Wechselverkehre zwischen Stationen der vorgenannten Staatsbahnlinien mit obigen Lokalbahnen und im Wechselverkehre dieser Lokalbahnen untereinander		Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1905 ist die Lokalbahn „Krakau-Kocmyrzów“ in die Rubrik 3 vor der Lokalbahn „Piła (Bolęcin)-Jaworzno“ einzuschalten	

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	5 Beteiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation von	nach	8 Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	9 Besondere Bemerkungen
44 V.-B. Nr. 77 v. 6./VII. 1905	Nr. 69 vom 17. Juni 1905	1256	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Zinkweiß der Pos. F—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil 1, vom 1. Jänner 1904	Settenz A.T.E.	Salzburg k.k.St.B.	In Rubrik 12 ist nachzutragen: „Im Kartierungswege“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 78 | **Wien, 8. Juli 1905.** | **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 17. Juni 1905*) für die Lokalbahn von Aujezd-Luhatschowitz nach Luhatschowitz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien dem Vizepräsidenten des Landeskulturrates für Mähren Dr. Cyrill Seifert in Brünn die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Aujezd-Luhatschowitz der Linie Brünn—Vlarapaß der privilegierten Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Luhatschowitz in Gemäßheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 16. Mai 1905, R.-G.-Bl. Nr. 81, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn genießt der Konzessionär die im Art. V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Der Konzessionär ist verpflichtet, den Bau der konzessionierten Eisenbahn binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmäßige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat der Konzessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Konzessionär wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll dem Konzessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Der Konzessionär hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Konzessionsbedingnissen,

*) Enthalten in dem am 1. Juli 1905 ausgegebenen XLIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 104.

sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermäßigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Dem Konzessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Konzessionärs zu treten hat.

Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, daß außer den auf die Projektsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschließlich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotierung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Kapitalsreserve effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen und des etwa bei der Kapitalsbeschaffung tatsächlich erwachsenen Kursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesamte Anlagekapital ist innerhalb der Konzessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formulare der auszugebenden Aktien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Ärars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Kontrollversammlungen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Übereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung größerer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Konzessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der konzessionierten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Konzessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntnis gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Konzessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Maßgabe des sekundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Konzessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Zivilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermäßigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Konzessionär ist außer dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der konzessionierten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der konzessionierten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine direkte Anschlußverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Konzessionsdauer für Rechnung des Konzessionärs zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlaß dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell pauschalmäßig festzusetzenden Kosten durch den Konzessionär zu vergüten.

Im übrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit dem Konzessionär abzuschließenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 10.

Der Konzessionär ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung seiner Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke dem Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen beizutreten, falls nicht für das konzessionierte Bahnunternehmen eine eigene Pensionskassa mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, bezw. mit mindestens gleichen Verpflichtungen für den Konzessionär, wie bei dem genannten Pensionsinstitute errichtet werden sollte.

Diese Invaliditäts- und Altersversorgung ist in der Weise durchzuführen, daß der Konzessionär oder die an seine Stelle tretende Unternehmung die definitiven Bediensteten mit dem Tage ihrer definitiven Anstellung, von den übrigen Bediensteten aber mindestens jene, welche den Dienst als Lokomotivführer, Heizer, Kondukteure, Wächter oder Stationsdiener versehen, bei entsprechender Verwendung spätestens nach erfolgter Zurücklegung dreier Dienstjahre bei dem Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen, bezw. bei der eigenen Pensionskassa anzumelden hat.

§ 11.

Der Konzessionär ist unter den im Art. XII des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, daß die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Teilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Erfolgt die Einlösung vor Ablauf der im § 1 normierten zeitlichen Steuerbefreiung, so bildet während der restlichen Dauer der Steuerbefreiung der so ermittelte durchschnittliche Reinertrag dieser fünf Jahre die steuerfrei auszuzahlende Einlösungsrente. Für die Zeit nach Ablauf der Steuerbefreiung ist unter einem die Einlösungsrente in der Weise zu ermitteln, daß von den in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Erträgnissen die Steuer samt Zuschlägen nach dem Prozentsatze der bezüglichen Jahre berechnet und von den Erträgnissen in Abzug gebracht wird. Zu dem verbliebenen Reste wird mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente fortan nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnprozentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieses Reinerträgnisses zugerechnet.

3. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normierten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern samt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer samt Zuschlägen nach dem Prozentsatze der bezüglichen Jahre zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnprozentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

4. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgnis ist sohin dem Konzessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Konzessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

5. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemäßheit der Bestimmungen in den Abs. 1 bis 3 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den in den Abs. 2 und 3 angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung zur Bedeckung anrechenbarer Anlagekosten aufgenommenen Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierprozentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Aktienkapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Konzessionsdauer notwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu

bestehen, daß der Staat die vorstehend angeführten Annuitäten in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und dem Konzessionär die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

6. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle des Konzessionärs die zum Zwecke der Geldbeschaffung für die konzessionierte Bahn aufgenommenen Anlehen in dem im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung zu übernehmen, in welchem Falle die zu bezahlende Einlösungsrente um das Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung des bezeichneten Anlehenskapitales, sowie gegebenenfalls um die diesem Erfordernisse entsprechende Quote des im Sinne der Bestimmungen der Abs. 2 und 3 dem Durchschnittserträgnisse zuzurechnenden Zuschlages zu kürzen ist.

7. Dem Staate wird weiters das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an den Konzessionär zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Kapitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Prozent pro Jahr, Zins auf Zins gerechnet, diskontierten Kapitalswerte dieser Zahlung — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen der Abs. 2 und 3 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Kapitalszahlung entschließt, hat er die Wahl, dieselbe in barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notierten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

8. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 7 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigentum und in den Genuß der gegenwärtig konzessionierten Bahn mit allen dazugehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschließlich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum des Konzessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäß verwendet worden sind.

9. Der Beschluß der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgeteilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln, an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 7) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

10. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, daß der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräußerung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Spezialkommissärs.

Das gleiche gilt von jeder Übernahme von neuen, über den Bereich des regelmäßigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

11. Der Konzessionär ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, daß der physische Besitz der sämtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjekte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls der Konzessionär dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung des Konzessionärs und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjekte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

12. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 9) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa seinerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Konzession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuß der konzessionierten Bahn und des sämtlichen beweglichen und unbe-

weglichen Zugehörs, einschließlich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum des Konzessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven in dem im § 12, Abs. 8, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält der Konzessionär das Eigentum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Konzessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, daß die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Überzeugung zu verschaffen, daß der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Teilen zweckmäßig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, daß Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebarung zu nehmen und insbesondere die projekts- und vertragsmäßige Bauausführung durch auf Kosten des Konzessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Aktiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Kommissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrates oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungierenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Konzession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachteiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistieren; in einem solchen Falle hat jedoch der Kommissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzessionsurkunde, in den Konzessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Maßregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Wrba m. p.

Konzessionsbedingnisse für die normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Aujezd-Luhatschowitz der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Luhatschowitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projektierte Bahn von der Station Aujezd-Luhatschowitz der Linie Brünn—Vlarapaß der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Luhatschowitz ist als eingeleisige Lokalbahn mit einer Spurweite von 1·435 m unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird vorläufig mit 25 km in der Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird nach Ablauf einer angemessenen Betriebsdauer über ein etwaiges Ansuchen des Konzessionärs auch keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehenden Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte, sonstigen Baupläne, ferner der Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemäßheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäß der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Konzessionär hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Kompetenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat der Konzessionär, abgesehen von den ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Maßnahmen in gleicher Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahnverwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Der Konzessionär ist verpflichtet, bei Abschluß von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von dem Konzessionär, bezw. von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichenfalls innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person desselben Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die zu erbauende, ungefähr 9·6 km lange Lokalbahn beginnt in der Station Aujezd-Luhatschowitz der Linie Brünn — Vlarapaß der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und führt durchwegs im Tale des Flusses „Mála Olšava“ nach Luhatschowitz.

Die Trasse berührt hierbei zunächst das Gebiet der Gemeinde Polichno, übersetzt hierauf den Bach „Černý Potok“ im Gebiete der Gemeinde Biskupitz und kreuzt sodann mehrmals die Bezirksstraße. Nächst der Gemeinde Luhatschowitz übersetzt die Bahn zweimal den obgenannten Fluß und endet in der zwischen dem Orte und dem Bade Luhatschowitz anzulegenden Station gleichen Namens.

Änderungen der im vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Der Konzessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlaß des Anschlusses der gegenständlichen Bahn an die Linie Brünn—Vlarapaß der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in der Station Aujezd-Luhatschowitz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlußstation, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Übergangsverkehre eine Vereinbarung mit der vorbezeichneten Bahngesellschaft anzustreben, wobei für die tunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Übergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Projekt und das hierüber abgeschlossene Übereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Konzessionär der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der genannten Bahngesellschaft nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Konzessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständnis über eine allfällige gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluß von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Übergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständnis zwischen den beteiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluß von Schleppbahnen soll tunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahnverwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hiervon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Konstruktion des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrößerung dieser Anlagen tunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten u. s. w.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 180 m betragen.

Ausnahmen hiervon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Behufs sanfteren Überganges aus den geraden in schärfer gekrümmte Bahnstrecken sind parabolische Übergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in Bahnkrümmungen von 600 m und kleinerem Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Konstante 6000 zu erfolgen hat.

Bei Bögen von 300 m und kleinerem Halbmesser kann im Bedarfsfalle auch die Konstante 3000 angewendet werden.

Als größte durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn maßgebenden Strecken wird 10 m auf 1000 m festgesetzt.

Bezüglich der Ermäßigung der größten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Überhöhung des äußeren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Neigungsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Übergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich wagrecht anzulegen und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 m auf 1000 m nicht übersteigen.

Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkranen, endlich in Lokomotivschuppen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·0 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äußeren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältnis der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Bei Dämmen von mehr als 6 m Höhe sind in dem Falle, als dieselben nicht mit Steinschüttung hergestellt werden sollten, die Böschungen in der Regel mit dem Anlageverhältnisse von 1 : 1·5 herzustellen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Überhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Außerdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Maßgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens muß in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern, sowie in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrößern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, daß der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und im Bedarfsfalle angemessen zu versichern, so daß deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper seitlich von Wasserläufen bespült wird, muß die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über den örtlichen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei dem Entwurfe, der Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken sind die Bestimmungen der Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. August 1904, R.-G.-Bl. Nr. 97 (Brückenverordnung), zu beachten.

Den Berechnungen der Tragwerke für die offenen Unterbauobjekte der Bahn ist die in § 7, Punkt 11, der genannten Verordnung festgesetzte Belastungsnorm II zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei offenen Unterbauobjekten gelten die einschlägigen Bestimmungen der §§ 3 und 5 der obbezeichneten Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums; außerdem erhalten aber auch gedeckte und gewölbte Unterbauobjekte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Allenfalls erforderliche Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjekten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjekten bis einschließlich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragwerke von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjekten mit größeren Lichtweiten sind eiserne Tragwerke zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Teile der Tragwerke offener Unterbauobjekte von dem örtlichen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll in Entsprechung des § 5, Punkt 9, der genannten Brückenverordnung bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen; nur in besonders zwingenden Fällen kann dieser Abstand auf 0·7 m unter der Bedingung ermäßigt werden, daß hierbei der tiefste Teil der Lager der eisernen Brücken nicht um weniger als 0·5 m über dem Höchstwasserstande zu liegen kommt.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstraßen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt als größte Höhe der offenen Durchfahrten 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes größer zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

Überfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen, das ist mit Flußstahlschienen von 26 kg Normalgewicht für den laufenden Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen; im übrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen, und wird diesbezüglich vorerst nur bestimmt, daß in allen Bögen von weniger als 200 m Halbmesser harte Schwellen zu verwenden sind.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, daß in geraden Strecken, sowie in Bögen mit größerem Halbmesser als 249 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmaß jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Anstatt der Schienen des vorbezeichneten Systems können eventuell auch altbrauchbare Schienen von entsprechender Tragfähigkeit in Verwendung genommen werden, in welchem Falle jedoch die bezügliche Schienentype und die zugehörigen sonstigen Normalpläne des Oberbaues der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Maß gilt in Bögen vom Fuße der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmaße unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können in Riegelmauerwerk ausgeführt werden. Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächter- oder Unterkunftshäuser für das Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo dies durch das k. k. Eisenbahnministerium besonders angeordnet werden sollte oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmietung Vorsorge getroffen werden kann.

9. Abschluß und Abteilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo ohne dieselben eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten wäre.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Sekundärbetrieb vorgeschriebenen Textierung.

Außerdem sind bei solchen Übersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugbremsung zu bemessende Entfernung (in der Regel 200 m) einerseits oder beiderseits der Rampe Pfeifpflöcke für den Lokomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abteilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abteilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigentums sind durch Grenzsteine zu markieren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältnis etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstraßen ist nach Maßgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojekte, bezw. der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Stationen und ständig besetzte Haltestellen haben Aborte für die Reisenden zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hiervon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung nach Anordnung des k. k. Eisenbahnministeriums zu versehen, in welche sämtliche Stationen und ständig besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Diese Leitung ist nach den für die Ausführung von Staatsleitungen gültigen Normen herzustellen.

Falls die vorbezeichnete Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Konzessionärs hergestellt werden sollte, hat sich der Konzessionär rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Brünn zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Erfordernis und nach den vom k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:
2 Tenderlokomotiven mit je 2 gekuppelten Achsen;
2 Personenwagen;
1 kombinierter Dienst- und Personenwagen;
2 Güterwagen verschiedener Gattungen.

Der Achsdruck der Lokomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 t nicht überschreiten.

Die Lokomotiven erhalten eine automatische Vakuumbremse und eine Handbremse.

Alle Lokomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die automatische Vakuumbremse und für die Dampfheizung zu versehen; ferner erhalten dieselben an beiden Stirnseiten Vorrichtungen zum Befestigen von Schneepflügen.

Alle Personen- und der kombinierte Wagen sind für regulierbare Dampfheizung einzurichten und sowohl mit einer automatischen Vakuumbremse, als auch mit einer Handbremse zu versehen.

Mindestens die Hälfte der Güterwagen ist mit einer Handbremse zu versehen.

Der gedeckte Güterwagen ist mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung zu versehen; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschließlich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, daß die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten des Konzessionärs von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, daß inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es dem Konzessionär obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, daß derselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Bahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Konzessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Kommission dem Konzessionär bekanntgegebenen Konservator anzuzeigen.

Der Konzessionär ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Maßgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Zentralkommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auch auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigentum zu übergeben.

Im übrigen hat der Konzessionär den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Zentralkommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Allfällige Einbeziehung der Lokalbahn in eine Durchzugslinie.

Der Konzessionär verpflichtet sich, wenn die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Teilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluß fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Änderungen und Ergänzungen an der Bahn

sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Warenklassifikation und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, anderseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Teil I der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden, ferner der Tarif-Teil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterklassifikation der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die Lokalbahn von Aujezd-Lubatschowitz nach Luhatschowitz Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgnis geliefert hat, welches die Verteilung einer mindestens fünfprozentigen Dividende an die Aktionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnismäßige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Notstandstarife.

In Fällen eines Notstandes und außergewöhnlicher Teuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutztiere in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erfordernis die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmäßigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Konzessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Lokalitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Mietzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Konzessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Korrespondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direktion oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Konzessionär übernimmt die Verpflichtung, die für die Bahn herzustellenden Telephonleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatkorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbständige Leitungen auf dem von dem Konzessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Konzessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Konzessionär ist ferner verpflichtet, auf der konzessionierten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte gültigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Konzessionär ist schließlich verpflichtet, sich bezüglich der konzessionierten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Lokalbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Konzession

oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Zertifikaten ausweisen, müssen samt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Eskorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hierfür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermäßigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den kompetenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlaßten Sendungen und deren Begleitung genießen, insoweit hierfür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermäßigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat der Konzessionär sich zu unterwerfen.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Wegerecht. Straßenkonservierungspauschale. Unabhängigkeit der Zahlungsverpflichtung vom Eigentumsrechte am Frachtgute. Freies Ermessen bei Bemessung des Pauschales. (Böhmen.)

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde der Unternehmung pro 1899 ein Konservierungsbeitrag für außergewöhnliche Abnützung der Böhmisch-Broder Bezirksstraßen per K 80 auferlegt.

Die Beschwerde wendet ein:

1. in formali, daß die im § 3, Abs. 2, böhm. Landesges. vom 2. April 1867, L.-G.-Bl. Nr. 32, vorgesehene Vereinbarung zwischen der Beschwerdeführerin und der die Straßen erhaltenden Korporation nicht versucht wurde;

2. in merito, daß die Voraussetzungen des § 3, Abs. 1, leg. cit., mangeln, da einerseits die Strecke der Chraštaner Bezirksstraße von ihrer Einmündung in die Ärarialstraße bis zur Wage der Unternehmung nur 43·8 m betrage, anderseits die Benützung dieser Strecke keine außergewöhnliche sei.

Die Aktenlage ergibt, daß die bf. Unternehmung mit der Zuschrift des Bezirksausschusses Böhmisch-Brod, datiert 11. Jänner 1900, Z. 59, eingeladen wurde, behufs Verhandlung über die Höhe des Beitrages zur Straßenerhaltung gemäß § 3 Landesges. vom 2. April 1867, Nr. 32, einen bevollmächtigten Vertreter am 18. Jänner 1900, vormittags 9 Uhr, in die Kanzlei des Bezirksausschusses in Böhmisch-Brod zu entsenden. Diese von der Unternehmung unterm 15. Jänner 1900 mit dem Hinweise darauf, daß dieselbe mangels außergewöhnlicher Benützung der Straße zwecks Zufuhr der Rüben aus dem eigenen Depot zur Leistung eines Abnützungspauschales nicht verpflichtet sei, ablehnend beantwortete Aufforderung stellt sich ihrem nicht mißzuverstehenden Inhalte zufolge als der im § 3, Abs. 2, leg. cit., vorausgesetzte Versuch zur Herbeiführung einer Vereinbarung zwischen der bf. Unternehmung und der die Straße konservierenden Korporation dar, daher diese Bedeutung der Zuschrift grundhältig nicht bestritten werden kann.

Inhaltlich des beim Gemeindeamte in Chraštan am 29. November 1900 behufs Feststellung der auf den Bezirksstraßen für die Zuckerfabrik in Planan zugeführten und der aus dieser Fabrik im Laufe der „heurigen Kampagne" ausgeführten Abfälle aufgenommenen Protokolles erscheint der Umfang des Frachtenverkehres zu und von der Zuckerfabrik der bf. Unternehmung auf einer das Mindestausmaß des § 3, Abs. 1, leg. cit., weitaus überschreitenden Strecke der Bezirksstraßen festgestellt, da unter dem Frachtenverkehre „zu oder von einem großen Industrie- oder Kohlenwerke u. dgl.", welcher nach der bezogenen Gesetzesstelle die Grundlage für die Forderung von Pauschalbeträgen für außergewöhnliche Straßenbenützung bildet, die gesamte, nicht allein die Verfrachtung der schon oder noch im Eigentum der Industrieunternehmung stehenden Güter zu verstehen ist, zumal die durch diesen Frachtenverkehr veranlaßte Abnützung der Straße und der aus dem Verkehre für das Werk erwachsende Vorteil von dem Umstande, ob die Rüben zur Zeit der Verfrachtung schon im Eigentum der Unternehmung sind und ob die Abfälle zu dieser Zeit noch im Eigentum derselben stehen, ganz unabhängig ist.

Was endlich die Höhe des festgestellten Pauschalbetrages anbelangt, so konnte der Verwaltungsgerichtshof nach § 3, lit. e, Ges. vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, diesbezüglich in eine Überprüfung der angefochtenen Entscheidung nicht eingehen, weil bei dem Vorhandensein der im § 3, Ges. vom 2. April 1867, L.-G.-Bl. Nr. 32 für Böhmen, normierten tatsächlichen Voraussetzungen des Anspruches auf einen Konservierungsbeitrag die Bestimmung der Höhe desselben dem freien Ermessen der Behörde zusteht.

Die Beschwerde war demnach in allen Punkten als unbegründet abzuweisen.

(Erkenntnis vom 2. Mai 1903, Z. 5187; Budw. Nr. 1748.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 343. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Juli überreichten die Abgeordneten Dr. Tollinger und Genossen einen Antrag, betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahn Kufstein-Kössen.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend die tschechenfreundliche Agitation mehrerer Eisenbahnbeamter in Saaz und betreffend das Amtsgebaren des Direktors der Staatsbahn-Direktion in Pilsen Hofrates Tuček;
2. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend das Verhalten der General-Inspektion der Eisenbahnen gegen den Lokomotivführer Ferdinand Gröger.

In der 344. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. Juli wurden nachstehende Interpellationen überreicht, und zwar:

I. An den Herrn Handelsminister und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Fertigstellung der im Bereiche der Station Triest-St. Andrae geplanten Anlagen.

II. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

1. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Amtsgebaren des Hofrates Tuček der Staatsbahn-Direktion in Pilsen;
2. der Abgeordneten Beurle und Genossen, betreffend die Organisation des Eisenbahn-Fachschulwesens;
3. der Abgeordneten Dr. Sommer und Genossen, betreffend Vorkommnisse bei der Staatsbahn-Direktion in Olmütz.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte schmalspurige Kleinbahn mit eventuell elektrischem Betriebe von der Station Kemmelbach-Ybbs zur Stadt Ybbs. (Detailprojektsvorlage: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Juni die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über das vom Bürgermeister Ignaz Eberstaller namens der Stadtgemeinde Ybbs vorgelegte Detailprojekt für eine ca. 2·99 km lange, eventuell elektrisch zu betreibende, schmalspurige Kleinbahn von der Station Kemmelbach-Ybbs der k. k. Staatsbahnen zur Stadt Ybbs im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 16.594.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sedletz-Kuttenberg nach Zruč. (Genehmigung der Detailpläne für die mechanische Einrichtung der Wasserstationen Kuttenberg Stadt, Černin und Zruč.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Juni das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Detailprojekt für die mechanische Einrichtung der Wasserstationen Kuttenberg Stadt, Černin und Zruč der im Baue befindlichen Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 20.856.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Detailprojekte für die einzuschaltenden Halte- und Verladestellen in km 18·9/19·1 und Kilometer 25·6/25·9.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. Juni die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Detailprojekt für die im Zuge der Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk einzuschaltenden Halte- und Verladestellen „Unter-Buchberg“ in km 18·9/19·1 und „Winterbach“ in Kilometer 25·6/25·9, welch letztere auch als Betriebsstation (Kreuzungsstation) ausgestaltet werden soll, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Die k. k. Statthalterei in Wien wurde unter einem auch ermächtigt, für die begangenen Projekte bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione an den Verwaltungsrat der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank zu erteilen. [E.-M.-Z. 26.048.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Genehmigung des Detailprojektes für den Quellenfang und das Reservoir für die Wasserleitung in der Station Laubenbachmühle.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Juni die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Pläne für den Quellenfang und das Reservoir der für Zwecke der Wasserbeschaffung in der Station Laubenbachmühle der Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk anzulegenden Wasserleitung unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen genehmigt. [E.-M.-Z. 26.046.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Aujezd-Luhatschowitz nach Luhatschowitz. (Genehmigung der Projekte für die Mauerwerksanlagen der Objekte in km 0·154 und km 6·596.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Juni die von Dr. Cyrill Seifert, Vizepräsident des mährischen Landeskulturrates, vorgelegten Projekte für die Mauerwerksanlagen des 4·0 m weiten Durchlasses in km 0·154 der im Baue befindlichen Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz (Verlängerung des Durchlasses in km 119·8/9 der Linie Schimitz—Vlarapaß der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) und des 2·0 m weiten, schiefen Durchlasses für den Mühlkanal in km 6·596, sowie ferner das Projekt für das eiserne Tragwerk des letztgenannten Durchlasses zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 27.736.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von der Station Tarnów nach Szczucin. (Genehmigung des Typenplanes für die Austeilung der Oberbauschwellen und Schienenbefestigungsmittel.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Juni den vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Typenplan für die Austeilung der Oberbauschwellen und Befestigungsmittel auf der Lokalbahn Tarnów-Szczucin unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen genehmigt. [E.-M.-Z. 26.476.]

Schmalspurige elektrische Kleinbahn von Triest nach Opčina. (Detailprojekt für die Verlängerung dieser Kleinbahn bis zum Bahnhofe Opčina der Staatsbahnlinie Görz—Triest: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 30. Juni über das vom Verwaltungsrate der Triester Kleinbahnen vorgelegte Detailprojekt für eine 1·12 km lange Verlängerung der schmalspurigen elektrischen Kleinbahn Triest-Opčina bis zum Bahnhofe Opčina der im Baue befindlichen Staatsbahnlinie Görz—Triest die Vornahme der Trassenrevision, sowie anschließend an dieselbe die Stationskommission und die politische Begehung für den 15. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 31.528.]

Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung. (Detailprojektsvorlage für die neue Linie vom Dietrichsteinplatz nach St. Peter: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. Juni die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, über das vom Verwaltungsrate der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegte Detailprojekt für eine neue, zum größten Teile eingeleisige, ungefähr 2·77 km lange Ergänzungslinie des elektrischen Kleinbahnnetzes der vorgenannten Gesellschaft, welche vom Dietrichsteinplatz aus der bestehenden Linie Lendplatz—Schillerplatz abzweigen und durch die Münzgrabenstraße, Moserhofgasse, Petersgasse, weiter über die Stadtgrenze durch die letztgenannte Gasse bis zum Gebäude des Gemeindeamtes in St. Peter, bezw. bis zur Einmündung der Reinthalstraße in die St. Petergasse führen soll, im Sinne der bestehenden Verordnungen die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung anschließend an dieselbe die Stationskommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten. Gleichzeitig wird auch über das weiters vorgelegte Projekt für eine zur leichteren Verkehrsabwicklung der vorgenannten Projektslinie in Aussicht genommene neue Geleiseanlage am Jakominiplatz die Stationskommission und politische Begehung angeordnet. Über das Ergebnis sämtlicher Amtshandlungen ist dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 26.942.]

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 5. bis 11. Juli 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

5. Juli, *) um 8 1/2 Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Almissa", Kapitän S. Cliunak, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

6. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola[1], Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

7. „ *) um 8 1/2 Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Selene", Kapitän M. A. Tarabocchia, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

8. „ *) um 8 1/2 Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Metcovich", Kapitän D. Cosulich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucische, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

11. „ *) um 8 1/2 Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Sultan", Kapitän P. A. Leva, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 90·—.

Venedig.

6. Juli, Dampfer „Espero", Kapitän B. Cobol } um
10. „ Dampfer „Espero", Kapitän B. Cobol } Mitternacht.

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

9. Juli, um 8 Uhr früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus.

Levante und Mittelmeer.

6. Juli, um 11 1/2 Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi.

6. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Castore", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

7. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Thalia", Kapitän L. Ivancich mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

9. Juli, um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Juno", Kapitän G. Bianchi, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

11. „ um 11 1/2 Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Salzburg", Kapitän E. Winterhalter, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

Ostindien, China und Japan.

12. Juli, um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Vindobona", Kapitän B. Cobol, [von Fiume †) am 7. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Silesia", Kapitän L. de Stabile, [von Fiume †) am 22. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Juli, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Bohemia", Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume †) am 25. Juli] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabay und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Verschiedene Mitteilungen.

Expertise über die Ausfuhrtarife für Rohholz. Am 4. Juli ist im Eisenbahnministerium unter dem Vorsitze Seiner Exzellenz des Sektionschefs Dr. Liharzik eine Expertise in Angelegenheit der Ausfuhrtarife für Rohholz abgehalten worden.

Die der Versammlung vorgelegten Fragen bezogen sich auf die aus den Kreisen der Forstproduzenten vorgebrachten Wünsche, betreffend die Wiedereinführung der im Vorjahre beseitigten Sonderbegünstigungen für die Rohholzausfuhr aus gewissen innerösterreichischen Gebieten nach den Elbe-Umschlagsplätzen und nach Sachsen, sowie auf mehrere hieran anknüpfende Anträge hinsichtlich der Rohholz- und Schnittholztarife.

Der Vorsitzende leitet die Verhandlung mit einem kurzen Überblick über die Vorgeschichte jener Fragen ein, die zur Einberufung der Expertise geführt haben. Das Ergebnis der statistischen Erhebungen, welche das Eisenbahnministerium über die Entwicklung des Holzverkehres auf Grund der neuen im Juni vorigen Jahres in Kraft getretenen Tarife hat anstellen lassen, wird der Versammlung vorgelegt.

Nach eingehender Debatte, an welcher sich auch die Vertreter des Handels-, des Ackerbau- und des Eisenbahnministeriums beteiligten, resümiert der Vorsitzende die im Laufe der Verhandlung gestellten Anträge.

Die Anträge des Experten Ullmann, wonach das Eisenbahnministerium ersucht werden soll, „den Frachtsatz für Stammholz über 2·5 m Länge der Pos. H 18 a bei Bezug und Verschnitt desselben durch einheimische Sägewerke um die Manipulationsgebühr zu kürzen", sowie weiter für Schwarten und Abfallholz, beim Sägebetriebe abfallend, der Pos. H—19 e den Ausnahmetarif II bei Bezahlung für das effektive Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg zur Anwendung zu bringen, werden sowohl von den Vertretern der Forstproduktion, wie auch von jenen der Holzindustrie angenommen.

Desgleichen findet der Antrag des Experten Winterberg, wonach auch für Brennholz in Scheitern eine Ermäßigung in dem Sinne erfolgen soll, daß die Einheitssätze für diesen Artikel bis zur Distanz von 50 km auf jene des Ausnahmetarifes II herabgesetzt werden, allseitige Zustimmung. Es wird jedoch die Notwendigkeit hervorgehoben, dafür vorzusorgen, daß die Ermäßigung nicht auch für Schleif- oder sonstiges Nutzholz in Anspruch genommen werden könne.

Der weitere Antrag des Experten Winterberg, von böhmischen Stationen billige Holztarife nach den Moldau-Umschlagsplätzen in Prag-Smichov zu erstellen, gelangt mit der Einschränkung zur Annahme, daß die Erstellung solcher Tarife nur in jenen Relationen gefordert werden könne, in welchen die österreichischen Staatsbahnen auf dem Wege nach Prag mit längeren Strecken in Betracht kommen.

Was die Forderung nach Wiedereinführung der Ermäßigung für die Rohholzausfuhr nach Sachsen u. s. w. anbelangt, so wird dieselbe von den Vertretern der Forstproduktion zwar aufrechtgehalten, dieselben erklären jedoch, im Falle den vorstehenden vier Anträgen seitens der Staatseisenbahnverwaltung Rechnung getragen werden sollte, von der weiteren Verfolgung der gedachten Forderung abstehen zu wollen.

Der Antrag des Hofrates Ritter v. Guttenberg, endlich prinzipiell auszusprechen, daß die Frachtsätze für Rohholz unter keinen Umständen höher gehalten sein sollen als jene für Schnittholz, stößt auf Widerspruch seitens der Vertreter der holzverarbeitenden Industrien, welche auf die Notwendigkeit hinweisen, mitunter im Interesse der Verarbeitung des Rohproduktes im Inlande den Export des Halb- oder Ganzfabrikates tarifarisch zu begünstigen.

Der Vorsitzende dankt hierauf den erschienenen Experten für die eingehende Behandlung der von der Staatseisenbahnverwaltung gestellten Fragen und erklärt, daß das Eisenbahnministerium, durchdrungen von der Überzeugung von der nationalökonomischen Bedeutung sowohl der Forstwirtschaft als auch der auf derselben fußenden Industrien, nicht ermangeln werde, die gegebenen Anregungen einer eingehenden Erwägung zu unterziehen und denselben, soweit dies unter pflichtmäßiger Wahrung der Rücksichten auf das Erträgnis der österreichischen Staatsbahnen als möglich erkannt werden wird, tunlichst Rechnung zu tragen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Für die am Personen- und Rangierbahnhofe in Salzburg in Ausführung begriffenen Zugförderungsanlagen gelangen seitens der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck die Zimmermannsarbeiten der sämtlichen Hochbauobjekte in allgemeiner öffentlicher Offertverhandlung zur Vergebung, und zwar:

Die Decken- und Dachkonstruktionen für eine Kaserne, ein Werkstättengebäude und ein Requisitenhaus der Desinfektionsanlage, ferner ein zweifächeriger Kohlenschuppen mit angebauter Unterstandshütte, ein freistehender Arbeiterabort, ein Bahnerhaltungsschuppen und endlich ca. 228 m Kohlenbühnen am Rangierbahnhofe, weiters die Decken und Dachkonstruktionen für eine Kaserne und für eine Lokomotivremise mit 18 Ständen, ein zweifächeriger Kohlenschuppen mit angebauter Unterstandshütte und endlich ca. 200 m Kohlenbühnen und 120 m Eichenschwellen für Entleerungsgruben am Personenbahnhofe.

Die Kosten der Zimmermannsarbeiten betragen ca. Kronen 44.425.

Den Offerenten bleibt es freigestellt, entweder auf sämtliche Herstellungen oder nur auf einen Teil der Arbeiten Angebote einzubringen. — Vor Abgabe des Angebotes sind bei der Direktionskassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck 5 Prozent der Kostenanschlagssummen jener Objekte, auf welche das Angebot sich erstrecken soll, als Vadium zu erlegen, welches nach Zuschlag der Arbeiten die Kaution zu bilden hat.

Die Arbeiten für den Rangierbahnhof und das Kaserngebäude am Personenbahnhofe sind sofort zu beginnen und je nach Abschluß der Baumeisterarbeiten am Bau zu vollenden, so daß die letzten Arbeiten am Personenbahnhofe erst im Laufe des Septembers zur Aufstellung gelangen können.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Anbote sind mit verschlossenem Umschlage mit der Aufschrift: „Anbot für die Ausführung der Zimmerarbeiten bei den Zugförderungsanlagen und Kasernen am Personen- und Rangierbahnhofe in Salzburg“ bis **spätestens 11. Juli 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Angebote findet am nächsten Tage um 9 Uhr vormittags bei der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung statt und steht es den Anbotstellern oder ihren Vertretern frei, der Anbotseröffnung beizuwohnen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Angebote erfolgt innerhalb 8 Tagen nach dem Eröffnungstage und bleiben die Offerenten bis zu diesem Zeitpunkte an ihr Offert gebunden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ausdrücklich das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte zu entscheiden, eventuell auch alle eingelangten Angebote zurückzuweisen.

Die Offertbehelfe, als Projektspläne, Kostenberechnungen, Bedingnisse etc. liegen bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg, Weiserstraße 20, 2. Stock, während der Amtsstunden, zur Einsicht auf und können dort mit dem zur Angebotsstellung vorgeschriebenen Offertformulare auch käuflich erworben werden.

Ermäßigte Tarife für Transporte von Baumaterialien, Inventar etc., sowie ermäßigte oder freie Fahrten für Angestellte und Arbeiter werden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nicht gewährt.

Angebote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, am 28. Juni 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Offert-Ausschreibung

auf Lieferung mineralischer Kohle für Lokomotivbetrieb und Koks.

Bei der gefertigten Direktion gelangt die Lieferung des Bedarfes an Steinkohle, Braunkohle und Koks für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906 zur Vergebung.

Der Bedarf beläuft sich für diese Zeitperiode auf zirka:

93.000	Tonnen	Steinkohle für Lokomotivbetrieb,
80.000	„	Braunkohle für Lokomotivbetrieb,
1.100	„	Schmiedekohle,
250	„	Schmelzkoks (Stück- und Würfel-).

Es können beliebige Sorten offeriert werden. In allen Fällen ist jedoch der Gewinnungsort (Grube, Schacht etc.) und die Sorte, ob in gewaschenem oder ungewaschenem Zustande, ferner die Korngröße, bezw. bei Förderkohle das Mischungsverhältnis der offerierten Kohle anzugeben.

Außer dem offerierten Quantum ist der Preis der Kohle, bezw. des Koks pro Tonne franko Waggon der Abstellstation, Grube, Grubenstation oder einer Station der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anzugeben, in letzterem Falle getrennt nach Grubenpreis und Frachtspesen unter Angabe bestehender oder zu erlangender Frachtbegünstigungen.

Weiters ist die Qualität der offerierten Kohle derart zu bezeichnen, indem der Offerent diejenige Wassermenge angibt und garantiert, welche im Lokomotivbetriebe 1 kg der betreffenden Kohle im Durchschnitte zumindest verdampfen wird. Diese Verdampfungsfähigkeit wird nur mit den von der Österr. Nordwestbahn durchzuführenden Proben festgestellt und ist der Durchschnitt von drei in ein und demselben Monate gemachten Erprobungen für die ganze im gleichen Monate gelieferte Kohlenmenge maßgebend.

Sollte der Durchschnitt der Resultate von drei durch unsere Organe in einem Monate auf beliebigen Strecken vorgenommenen Probefahrten, wobei zu jeder derselben die Kohle einem anderen Wagen frischer Lieferung entnommen wird, eine geringere als die vom Lieferanten garantierte Verdampfung ergeben, so wird von dem Verdienstbetrage für die gesamte, im betreffenden Monate gelieferte Kohlenmenge ein der Differenz zwischen der konstatierten und der garantierten Verdampfung prozentuell gleicher Teilbetrag in Abzug gebracht.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angeführten Quantums oder eines Teiles desselben reflektierenden Firmen haben ihre vorschriftsmäßig verfaßten und mit einem Exemplare der anerkannten Lieferungsbedingnisse versehenen Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen 1 Krone-Stempelmarke zu versehen sind, bis zum **20. Juli 1905, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Das die Offerte enthaltende Kuvert ist mit der Aufschrift: **„Offert auf Lieferung von Lokomotivkohle“** zu versehen.

Die Offerenten haben für die Einhaltung der Offerte bis 15. September 1905 verbindlich zu bleiben, was im einzubringenden Offerte ersichtlich zu machen ist.

Die im Art. 11 unserer Lieferungsbedingnisse erwähnte Kaution ist nicht als Vadium mit dem Offerte, sondern erst nach etwa stattgefundener Zuweisung einer Lieferung zu erlegen.

Offerte, welche nach dem vorstehenden Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 3. Juli 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Tarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. Jänner 1902.

Einführung direkter Frachtsätze für Braunkohle von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach Stationen der Lokalbahn Rakonitz-Laun.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen folgende Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

Von den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Nach den Stationen der Lokalbahn Rakonitz-Laun											
	Domauschitz	Hriwitz	Kaunowa	Kroschau-Herndorf	Laun Stadt	Laun Vorstadt	Mutowitz	Nesuchin-Horosedl	Opotschna	Semich	Solopisk-Rotschow	Swojetin
	Heller für 1000 Kilogramm											
Brüx	350	290	398	398	210	260	380	398	280	260	320	398
Dux	390	330	398	398	250	300	398	398	320	300	360	398
Franz Josef-Stollen	436	388	436	436	328 *)	338	436	436	368	358	418	436
Holtschitz-Seestadtl	418	368	418	418	288 *)	338	418	418	358	338	398	418
Karbitz	488	478	488	488	398 *)	448	488	488	468	448	488	488
Maria-Ratschitz	428	368	430	430	288 *)	338	430	430	358	338	398	430
Mariaschein	486	466	486	486	386 *)	436	486	486	456	436	486	486
Paredl	416	356	418	418	276 *)	326	418	418	346	326	386	418
Schallan	478	430	478	478	370 *)	380	478	478	410	400	460	478
Schönfeld	490	486	490	490	406 *)	456	490	490	476	456	490	490
Schwaz-Kuttowitz	418	376	418	418	316 *)	326	418	418	356	346	406	418
Settenz	468	438	468	468	358 *)	408	468	468	428	408	468	468
Teplitz	474	446	474	474	366 *)	416	474	474	436	416	474	474
Triebschitz	416	356	418	418	276 *)	326	418	418	346	326	386	418
Türmitz	490	478	490	490	410 *)	428	490	490	458	448	490	490
Ullersdorf	458	426	458	458	346 *)	396	458	458	416	396	456	458

*) Gültig ab 20. August 1905; mit dem gleichen Tage treten die im vorgenannten Tarife, Nachtrag II, Seite 9, und Nachtrag III, Seite 13, enthaltenen Frachtsätze für Laun Stadt außer Kraft.

In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.

Teplitz, am 3. Juli 1905. A.T.E. Z. 18.288/05.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [923]

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zum Tarife, Teil II, und zum Anhange dieses Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905, bezw. insoweit Tariferhöhungen eintreten vom 1. September 1905, tritt ein Nachtrag II zum Tarife, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband in Wirksamkeit.

Derselbe enthält außer der Ergänzung und Änderung der Güterklassifikation verschiedene Ergänzungen und Änderungen der Eilgut-, Klassen-, Spezial- und Ausnahmetarife.

Weiters tritt mit 1. August 1905, bezw. insoweit Tariferhöhungen eintreten, mit 1. September 1905 ein Nachtrag I zum Anhange des Tarifes, Teil II, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband in Kraft, durch welchen die Gültigkeit des „Anhang" bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, erstreckt wird, und welcher diverse Außerkraftsetzungen, Ergänzungen und Änderungen von Anhangspositionen enthält.

Preis des Nachtrages II zum Tarife, Teil II . 20 Heller
„ „ „ I „ Anhange . . . 10 „

Wien, am 6. Juli 1905. S.B. Z. 4099-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [924]

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 20. Juli 1904.

Am 5. Juli 1905 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag, welcher in der Hauptsache Ergänzungen der Kilometertabellen enthält, in Wirksamkeit.

Wien, am 4. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.946/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [925]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Kartierungsfrachtsätze von oder nach a) Ischl und b) Salzburg für den direkten Verkehr zwischen den ingenannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen einerseits und Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn anderseits, gültig vom 16. Juli 1904.

Einbeziehung der Station Aurolzmünster.

Die obgenannten Kartierungsfrachtsätze sind durch Aufnahme der Station Aurolzmünster zwischen den Stationen Aurachkirchen und Aussee mit nachstehenden Kilometerentfernungen und Frachtsätzen zu ergänzen:

Kilometer	Von oder nach	Eilgut gewöhnliches	Eilgut ermäßigtes	Eilgut besonders ermäßigtes	Klasse I (unter 5000 Kilogramm für den Frachtbrief)	Klasse II (unter 5000 Kilogramm für den Frachtbrief)	Ermäßigte Wagenladungsklassen I und II von mindestens 5000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen	I und II 10.000	A 5000	A 10.000	B	C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3	Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller															
	Auf Seite 4 unter **a) Nach oder von Ischl**																
15	Aurolzmünster	293	111	111	111	95	92	87	69	65	54	43	53	43	39	39	25
	Auf Seite 9 unter **b) Nach oder von Salzburg**																
108	Aurolzmünster	357	135	135	135	115	111	105	82	78	65	49	62	49	44	44	29

Diese Tarifmaßnahme tritt mit 10. Juli 1905 in Wirksamkeit.

Wien, am 4. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 4986/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der Salzkammergut-Lokalbahn.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [926]

Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Änderungen von Ausnahmetarifen.

Der Text des im Tarife, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1899, enthaltenen Ausnahmetarifes I, ferner des im Tarife, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Juli 1903, enthaltenen Ausnahmetarifes 1 wird mit Gültigkeit vom 1. August 1905 wie folgt abgeändert:

„Ausnahmetarif I, bezw. Ausnahmetarif 1 für die Beförderung von Frachtgütern, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, welche laut Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in Klasse II oder A, bei Aufgabe in Mengen von 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief aber in die Klasse A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereiht sind."

Wien, am 1. Juli 1905. St.E.G. Z. 83.957/05.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [927]

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1,

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt für den Verkehr von den Prager Bahnhöfen, sowie von Bubentsch, Bubna, Lieben, Smichow und Wysočan nach der Station Breda (N.St.B.) im Ausnahmetarif 11 (Eisen und Stahl), Abteilung II A 6, der Frachtsatz von Mk. 4·46, und Abteilung II A c, der Frachtsatz von Mk. 3·28 für 100 kg zur Einführung.

Auf Seite 99 des obengenannten Tarifes ist der Kilometerzeiger, Schnitt-Tafel B, wie folgt zu ergänzen:

Breda N.St.B. bis Schnittpunkt I 500, II 499, III 222.

Wien, am 5. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.897/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [928]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1903.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen im Rahmen des obenbezeichneten Tarifes, und zwar in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 70 (Holzkohlen) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach und von	Garam-Berzencze	Krivány-Gyetva	Léva	Végles-Szalatna
	Frachtsätze in Mark für 100 kg			
Augsburg	1·92	1·99	1·72	1·97
Erding	1 76	1·83	1·56	1·81
Freising	1·80	1·87	1·60	1·85
Fürth Staatsbhf.	2·01	2·08	1·81	2·06
Kempten	2·07	2·14	1·87	2·12
Landshut	1·73	1·80	1·53	1·78
Memmingen	2·03	2·10	1·83	2·08
München Hauptbhf.	1·80	1·87	1·60	1·85
München Isartbhf.	1·78	1·85	1·58	1·83
München Laim	1·79	1·86	1·59	1·84
München Ostbhf.	1·77	1·84	1·57	1 82
München-Schwabing	1·82	1·89	1·62	1·87
München Südbhf.	1·78	1·85	1·58	1·83
Neuulm	2·10	2·17	1·90	2·15
Nördlingen	2·07	2 14	1·87	2·12
Nürnberg Hauptbhf.	1·99	2 06	1·79	2 04
Nürnberg Nordbhf.	2·02	2·09	1·82	2·07
Nürnberg Nordostbhf.	2 01	2·08	1·81	2·06
Nürnberg Ostbhf.	2·00	2 07	1·80	2·05
Nürnberg Rangierbhf.	1·99	2 06	1·79	2·04
Nürnberg-Schweinau	2·00	2·07	1·80	2 05
Oberhausen b. Augsburg	1·92	1 99	1·72	1·97
Regensburg	1·77	1·84	1·57	1·82
Schrobenhausen	1 99	2·06	1·79	2·04
Seubersdorf	1·87	1·94	1·67	1·92

Wien, am 6. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.891/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [929]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifhefte 1 und 2.

Ausgabe des Nachtrages VII zum Heft 1 und des Nachtrages VIII zum Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905, bezw., insofern Erhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. September 1905 treten die Nachträge VII zum Heft 1 und VIII zum Heft 2 des obenbezeichneten Verbandes in Kraft.

Diese Nachträge enthalten teils schon im Publikationswege eingeführte, teils neue Frachtsätze, bezw. Erweiterungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei den beteiligten Verwaltungen, und zwar der erstere um den Preis von 60 Heller, der letztere um den Preis von 48 Heller pro Stück erhältlich.

Budapest, am 4. Juli 1905. Ks.-Od. Z. 30.476/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [930]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Tarifierung von festem Paraffin im See-Exportverkehre.

Einführung eines Frachtsatzes der Wagenladungsklasse B für Drösing (K.F.N.B.).

Außerkraftsetzung von Anhangspositionen, betreffend Paraffin.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege ist in den Heften 3 und 4 des Tarifes, Teil II, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband in den Abschnitten E unter II a, lit. β), als neue Position nachzutragen:

„Paraffin, festes, Paraffinbutter und Paraffinschuppen im See-Exportverkehre aus dem österr.-ungar. Zollgebiete . . . . II—A—B“.

Mit gleicher Gültigkeit wird die Station Drösing (K.F.N.B.) in die allgemeinen Tarife der vorbezeichneten Verbandstarifhefte mit einem für Triest, bezw. Fiume gültigen Frachtsatze der Wagenladungsklasse B von 233 Heller für 100 kg einbezogen.

Die in dem ab 1. Jänner 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, gültigen Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 3, bezw. 4, des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes für Paraffin von Triest, bezw. Fiume vorgesehene Post Nr. 125, bezw. 58 wird per 1. September 1905 außer Kraft gesetzt und ist daher zu streichen.

Wien, am 6. Juli 1905. S.B. Z. 4875-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [931]

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen.

Auflassung der Güterladestelle Siekovac-Danica.

Mit 1. Oktober 1905 wird die Güterladestelle Siekovac-Danica aufgelassen. Es sind daher in den Tarifen etc. nachstehende Berichtigungen durchzuführen, und zwar ist zu streichen:

1. Im Lokaltarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und den süddalmatinischen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen

auf Seite 17 im II. Abschnitte sub B, Punkt a), nach dem Worte „Ringofen“ der Beistrich und der Stationsname „Siekovac-Danica“,

auf Seite 19 im Absatze D die Stationsnamen „Siekovac-Danica“ und „Bosnisch-Brod“,

auf Seite 112, 113, 118, 119, 124, 125, 130, 131, 136, 137, 142, 143, 148, 149, 154, 155, 160, 161, 166, 167, 172, 173 der Stationsname „Siekovac-Danica“ samt den Kilometerentfernungen und Frachtsätzen.

Ferner ist auf Seite 17 im II. Abschnitte sub B, Punkt a), das Wort „drei“ durch „zwei“ zu ersetzen.

2. Im Kilometerzeiger zu den Lokaltarifen, Teil II:

Auf Seite 4, 7, 11, 14, 17, 19, 21 und 22, sowie auf Seite 3 und 6 des Nachtrages I ist der Stationsname „Siekovac-Danica“ samt den Kilometerentfernungen zu streichen.

Sarajevo, am 29. Juni 1905. Z. 7997/05.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII 1905. [932]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Gimino.

Am 15. Juli 1905 wird die zwischen den Stationen S. Pietro in Selva und Canfanaro in km 86·848 der Linie Divača—Pola bei Wächterhaus Nr. 56 gelegene Haltestelle Gimino für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in den bezüglichen Fahrplänen bereits kundgemacht.

Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Triest, am 30. Juni 1905. St.-B.-D.-Z. 9303/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [933]

K. k. österreichische Staatsbahnen. Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungs-Frachtsätzen nach und von Ebenfurth Landesgrenze.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 gelangen neue Kartierungs-Frachtsätze nach und von Ebenfurth Landesgrenze für den direkten Verkehr zwischen den ingenannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Lokalbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth einerseits, sowie Stationen der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn anderseits unter gleichzeitiger Aufhebung der mit Kundmachung vom 17. März 1898 im Vrdgs.-Bl. Nr. 34 vom 22. März 1898 [259] zur Einführung gelangten Kartierungssätze samt Nachtrag I zur Ausgabe.

Exemplare des neuen Tarifbehelfes sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 7. Juli 1905.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [934]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. April 1902.

Einführung neuer Frachtsätze

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die Beförderung von landwirtschaftlichen Maschinen und eisernen Ackerbaugeräten bei Aufgabe als Frachtgut von Hracholusk nach Paris la Villette-Douane nachstehende Frachtsätze berechnet:

	Franken für 1000 kg
für Sendungen unter 5000 kg	118·65
für Sendungen von 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	81·70
für Sendungen von 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	72·50

Wien, am 6. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.537/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [935]

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einführung neuer Leitungsvorschriften.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wurden die Abfertigungs- und Verkehrsleitungsvorschriften des Tarifes, Teil II, Heft 1 (Seite 209—211), des Tarifes, Teil II, Heft 2 (Seite 37—42), sowie des Ausnahmetarifes für Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts (Seite 17—19) vom 1. April 1901 aufgehoben und durch besondere Leitungsvorschriften ersetzt.

Wien, am 5. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.619/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [936]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. April 1901.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für die Beförderung von Zinkweiß bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens

a) 5.000 kg
b) 10.000 kg

pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	Von Settenz a)	b)
	Centimes für 100 kg	
Lindau transit	293	188
Basel-St. Johann	360	232
Basel S.B.B. und Bad. B.	360	232
Romanshorn	313	206
Rorschach	323	218
Schaffhausen S.B.B. und Bad. B.	325	209

Die Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zum Eingange in die Schweiz verzollt werden und nicht nach dem deutschen Zollgebiete weitergehen.

Wien, am 5. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.743/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII 1905 [937]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personen-Sonderzug Prag K.F.J.B.— Brandeis a/E. Stadt.

Zu dem am 16. Juli 1905 von Prag K.F.J.B. um 5 U. 12 M. morgens über Neratowitz nach Brandeis a/E. Stadt abgehenden Personen-Sonderzuge werden Hin- und Rückfahrkarten III. Klasse zum Preise von K 2·30 ausgegeben. Die gemeinschaftliche Rückfahrt erfolgt mit dem am gleichen Tage um 6 U. 35 M. abends von Brandeis a/E. Stadt abgehenden Sonderzuge. Von diesen Fahrkarten müssen bis längstens 12. Juli 1905 mindestens 250 Stück auf einmal abgenommen werden.

Prag, am 6. Juli 1905. B.N.B. Z. 19.912/05.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [938]

Norddeutsch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Heft 1, und des Nachtrages VI zum Tarife, Heft 2.

Mit 20. Juli 1905 tritt zum Tarife, Teil II, für den Norddeutsch-Sächsischen Eisenbahnverband der Nachtrag III zum Heft 1 und der Nachtrag VI zum Heft 2 in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in den Stationen Reichenberg und Friedland i. B., als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 10 Pfg., resp. 12 Heller erhältlich.

Wien, am 5. Juli 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [939]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Station Husiatyn trs. in die fortl. Nr. 38 (Steinsalz) des Abschnittes A I des Temporären Anhanges zu den Tarifen des obgenannten Verkehres.

Mit Gültigkeit vom 22. Juli 1905 ist die Empfangsstation Husiatyn trs. mit dem Frachtsatze von 91 Heller für 100 kg in der Abteilung A I unter fortl. Nr. 38 (Steinsalz) des vom 1. Jänner 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905, gültigen Temporären Anhanges für den Geltungsbereich des Tarifes, Teil II, Heft 1 und 2, sowie der Artikeltarife und des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, nachzutragen.

Wien, am 5. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.782/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [940]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im II. Nachtrag zum Ausnahmetarife für Petroleum vom 1. Juli 1904.

Auf Seite 8 des vorbezeichneten Tarifnachtrages ist der Frachtsatz in der Relation Oderberg—Kerzers (Chiètres) unter a) von 477 Centimes auf 447 Centimes für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 5. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.794/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [941]

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Auf der Flügelbahn Karanovac-Gracanica wurde am 2. Juli 1905 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Sarajevo, am 5. Juli 1905. Z. 16.914/05.

V.-B. Nr. 78 v. 8/VII 1905. [942]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Außerkraftsetzung einer Kundmachung.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 59 vom 23. Mai 1905 auf Seite 1414 enthaltene Kundmachung [673] wegen Erhöhung der Frachtsätze für Zeitz S.St.B. tritt nicht in Kraft.

Es bleiben sonach die im Tarife, Teil II, enthaltenen Frachtsätze bis auf weiteres in Wirksamkeit.

Wien, am 4. Juli 1905. S.B. Z. 7622-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905. [943]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Nachtrag I zum Tarifheft 1.) Zum Tarifheft 1, besondere Bestimmungen und Entfernungen für den direkten Güterverkehr enthaltend, ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 der I. Nachtrag erschienen. Er enthält verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Hauptheftes und kann von den beteiligten Verwaltungen und vom Verkehrsbureau der großherzogl. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe unentgeltlich bezogen werden.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Einführung eines neuen Tarifheftes 1 und des Nachtrages VII zum Tarifheft 2.) Im obgenannten Güterverkehre ist am 1. Juli 1905 ein neues Tarifheft 1 und der Nachtrag VII zum Tarifheft 2 eingeführt worden. Diese Tarifdrucksachen enthalten in der Hauptsache Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Ausnahmetarife.

Deutsch - Belgischer Gütertarif, Teil II, Gemeinschaftliches Heft und Heft 10 vom 1. März 1904. (Nachtrag II zum Tarifheft 10.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 trat der Nachtrag II zum Tarifheft 10 in Kraft. Er enthält neue Abfertigungs- und Leitungsvorschriften für den Verkehr mit den deutschen Gemeinschafts- und Mitbewerbsstationen (Anhang des Tarifheftes 10).

Die Bestimmungen Seite 113—114 des Gemeinschaftlichen Heftes werden hinsichtlich des Verkehres nach den preußisch-sächsischen Mitbewerbsstationen gleichzeitig aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Niederländischer Verkehr mit den preußisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Grenzstationen. (Nachtrag I.) Am 1. Juli 1905 trat zum Gütertarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält u. a. verschiedene, bereits veröffentlichte Änderungen und Ergänzungen, die anderweite Bezeichnung der seitherigen Wettbewerbsstationen Eger, Franzensbad und Hof als Gemeinschaftsstationen der kgl. Bayerischen und kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie das neue und vollständige Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 8 (Brennstoffe, Düngemittel u. s. w.).

Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Gruppentarif I (Tarifheft II B). (Erhöhung von Frachtsätzen etc.)

a) Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis 14. März 1907 werden im Verkehre mit Gogolin und Neustadt O.-S. einerseits und mehreren Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen anderseits die für Wagenladungen bestehenden Frachtsätze um 2 Pfg. für 100 kg erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau, Kattowitz und Posen.

b) Mit sofortiger Gültigkeit ist die Bestimmung unter D. I. a 1., Abs. 1, hinter „sofern eine Beförderung mit der Eisenbahn unmittelbar vorausgegangen ist oder nachfolgt" durch die Worte zu ergänzen: „und die Ladung unverändert bleibt".

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Konkurs-Ausschreibung

von für zertifizierte Unteroffiziere vorbehaltene Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des II. Semesters 1905 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge		Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich		Unternehmung, wo die Kompetenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
		Taggeld	Sonstige Emolumente		eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen		
40 provisorische Zugspacker	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K 2·—	Fahrstundengelder und Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, Kenntnis der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualifikation und Verwendbarkeit des Bewerbers, mindestens jedoch sechs Monate	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. August 1905
40 provisorische Weichenwächter		K 1·80	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
42 Magazins- und 15 Stationsaufseher-Aspiranten		K 2·—		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, Kenntnis der einfachen Rechnungsarten				
10 Lokomotivheizer		K 2·—	Bei voller Dienstleistung auf der Lokomotive, außerdem Fahrgelder ca. K 30·— und Prämienbezug ca. K 12·— pro Monat. Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, sowie das erlernte Schlosserhandwerk	Zirka ein Jahr	Aus der Dienstinstruktion für Lokomotivheizer und den Vorschriften für Signalisierung und für den Verschubdienst		
5 provisorische Kanzleidiener		K 2·— bis K 2·60	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, Kenntnis der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualifikation und Verwendbarkeit, mindestens jedoch sechs Monate			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. u. k. Unteroffiziere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen erteilten Zertifikates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugnis beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter zwischen 18 und 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperkonstitution, wofür der Befund des Bahnarztes maßgebend ist; zu den Stellen für den äußeren Dienst ist außerdem ein bahnärztliches Zeugnis darüber erforderlich, daß der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äußeren Dienstes, welche auch die Kenntnis einer slawischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen, und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

K. k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Bau-Ausschreibung

für die Herstellung der Unterbauarbeiten der Erweiterung der Station Obernitz.

Anläßlich der Erweiterung der Station Obernitz der Linie Prag—Moldau werden die zugehörigen Unterbauarbeiten in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben und sind die Baukosten auf rund K 150.000 veranschlagt.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte, die Offertformulare, Bedingnisse und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag (Abteilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse Nr. C. 1564/II, während der Amtsstunden von 8—3 Uhr zur Einsicht auf.

Die Offerte sind versiegelt bis spätestens **31. Juli 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet am gleichen Tage, 2 Uhr nachmittags, statt und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer allen Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzutun vermögen, und daß sich des weiteren die k. k. Staatsbahnverwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im Juni 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1337	V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zuckerrüben, frische	Hinter-Třebaň	Cerhenitz (Zuckerfabrik)	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.** **Die Transporte müssen an eine Zuckerfabrik in Cerhenitz adressiert sein**	**vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905**	**Lokaltarife**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller** 43		**Im Kartierungswege**		
				Řewnitz						42				
			Zuckerrübenschnitze	Cerhenitz (Zuckerfabrik)	Hinter-Třebaň					34				
					Řewnitz					34				
1338	V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Eisenberg k.k.St.B.	Floridsdorf-Jedlesee Ö.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	**vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905**	**Tarif-Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903 nebst Anhang**	**Es besteht kein direkter Frachtsatz**	1003 Heller für 1000 kg		**Im Kartierungswege**		In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten
1339	V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905 **Gablonzer elektrische Bahnen** Z. 3430/05		Eisen der Pos. E 5—8	Reichenau	Gablonz		**bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905**	**Lokaltarif**	29	20	9	**Kartierung**		
			Cement						20	18	2			
			Holz der a) Pos. 17						29	a) 15	14			
			b) „ 18						29	b) 22	7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1340 V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft**	Überetscherbahn (Kleinbahn Kaltern-Mendel [Mendelbahn])	1. Lebensmittel 2. Leer retourgehende Emballagen	Kaltern	St. Anton oder umgekehrt	ad 1 und 2. Aufgabe auf Grund von gewöhnlichen oder Eilfrachtbriefen. Maximalgewicht pro Kollo 100 kg. Größte zulässige Raumabmessung eines Kollo 150 cm, 180 cm und 60 cm. Auflieferung in dauerhafter und undurchlässiger Verpackung. Die Einhaltung einer Lieferzeit kann nicht beansprucht werden. ad 2. Vorlage der Frachtbriefe, auf Grund deren der Hintransport erfolgte. Bei partienweiser Rücksendung von Emballagen gelangt nur für die erste Teilsendung der ermäßigte Frachtsatz zur Einhebung. Der ursprüngliche Transport muß in demselben Jahre stattgefunden haben	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende der Betriebsperiode 1905			zu 1.: 30 **Heller** Minimalgebühr 40 Heller *) zu 2.: 25·8 Heller Minimalgebühr 40 Heller *)		Im Kartierungswege		*) Berechnung der Auf- und Abgabsnebengebühren unter Zugrundelegung der in den Sonderbestimmungen zum Betriebsreglement und dem Tarife der Lokalbahn Bozen-Kaltern vorgesehenen Normen

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
61 V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905	Nr. 69 vom 17. Juni 1905	1259	K. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 30.962/05		Ein Schiffskessel	Pola	Gmunden Seebahnhof	Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 hat die Rubrik 7 zu lauten: Vom 27. Mai 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. August 1905. Dementsprechend wird auch der Vorlagetermin für die Frachtdokumente laut Rubrik 13 vom 1. September 1905 bis zum 1. November 1905 verlängert	

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
45 V.-B. Nr. 78 v. 8./VII. 1905	Nr. 46 vom 20. April 1905	983	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 1177/05	Südbahn-Gesellschaft	Schwartenholz und Säumlinge, beim Sägebetriebe abfallend, nicht über 1 m lang, lose in Bündeln	Thalheim, St. Andrä	a) Wien I (K.E.B.), Hütteldorf-Hacking etc., b) Wien II (K.F.J.B.), Nußdorf etc.	Der Frachtsatz von St. Andrä nach Wien I (K.E.B.), Hütteldorf-Hacking und Penzing ist von 120 auf 118 Heller pro 100 kg zu berichtigen *)	*) Der Frachtsatz von Sankt Andrä nach Hadersdorf-Weidlingau bleibt in der bisherigen Höhe von 120 Heller pro 100 kg aufrecht

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Priv. österr.-ung.
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Separat-Abdruck

aus der

Circularien-Sammlung A.

Nr. 86829.

An sämtliche Organe der gesellschaftlichen Linien.

(Einführung eines neuen Schnellzuges von Marchegg nach Wien.)

Vom 15. Juli 1905 angefangen wird während der restlichen Dauer der gegenwärtigen Sommerfahrordnung im Anschlusse an den Schnellzug Nr. 1406/112 der königl. ungar. Staatsbahnen, welcher dermalen eine durchgehende Schnellzugsverbindung von Bukarest über Verciorova, Galantha (Oderberg—Berlin) bis Pressburg vermittelt und vom gleichen Tage an bis Marchegg fortgesetzt wird, der neue Schnellzug Nr. 12/s mit Wagen I. und II. Klasse ohne Aufenthalt in den Zwischenstationen täglich von Marchegg nach Wien verkehren:

Marchegg............ ab 10·26 abends,
Wien .... an 11·10 nachts.

Aus Anlaß dieser Fahrplanänderung werden nachstehende Fahrplan-Drucksachen hinausgegeben:

1. ein Verlautbarungs-Aushang,
2. ein Einlegeblatt, ein Deckblatt und Berichtigungen für das Fahrordnungsbuch IV,
3. Berichtigungen zum Fahrordnungsbuch I,
4. je ein Deckblatt zum deutschen und zum böhmischen Aushangfahrplan und
5. je ein Deckblatt zum deutschen und zum böhmischen Taschenfahrplan.

Ferner sind nachstehende Berichtigungen handschriftlich durchzuführen:

a) im Fahrordnungsbuche V, ist auf den Seiten 28 und 66 bei den Zügen Nr. 113/w und 194/w in der Zeile „Wien“ der Kreuzungszug Nr. 12/s einzutragen;

b) im Hefte I/a der Fahrordnungen für Sonderzüge ist auf Seite 14 beim Sonder-Leerzuge C zwischen Wien und Erdbergerlände der Kreuzungszug Nr. 12/s einzutragen.

Die Herren Dienstes-Vorstände haben für die Verteilung der Deck- und Berichtigungsblätter und für die ordnungsmäßige Durchführung der Berichtigungen zu sorgen.

Die Herren Stations-Vorstände haben überdies für die genaue Berichtigung des Aushangfahrplanes, sowie für die Einlegung des Deckblattes in die zum Verkaufe bestimmten Taschenfahrpläne Sorge zu tragen.

Wien, am 8. Juli 1905.

Der Director:
Rud Grimburg

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 79. **Wien, 11. Juli 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Mai 1905

und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Im Monate Mai 1905 hat das österreichische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Mai 1905 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 15,194.233 Personen und 9,514.428 t Güter befördert und K 55,156.587 vereinnahmt, d. i. pro Kilometer K 2649.

Im gleichen Monate 1904 betrug die Einnahme K 54,969.467 oder pro Kilometer K 2672; es resultiert daher für den Monat Mai 1905 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·9 Prozent.

In den ersten fünf Monaten 1905 wurden auf denselben Bahnen 63,268.156 Personen und 45,464.481 t Güter befördert und K 256,225.297 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Einnahme K 254,416.840. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.809 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1904 dagegen 20.559 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1905 auf K 12.313, gegen K 12.375 im Vorjahre, d. i. um K 62 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1905 auf K 29.551, gegen K 29.700 im Vorjahre, d. i. um K 149, mithin um 0·5 Prozent günstiger.

1. Hauptbahnen.

		Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1905. Kronen
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	133.078
2.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	90.193
3.	Leoben-Vordernberger Bahn	86.700
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	81.965
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	60.240
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	58.634
7.	Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	46.049
8.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	43.152
9.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	40.255
10.	Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	40.188
11.	Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	35.616
12.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	34.812
13.	Böhmische Nordbahn	29.102
14.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	28.065
15.	K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	27.204
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	23.294
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	17.736

2. Lokalbahnen.

		Kronen
1.	Wiener Stadtbahn	129.190
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	63.041
3.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	39.917
4.	Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	36.672
5.	Bozen-Meraner Bahn	35.594
6.	Stauding-Stramberger Lokalbahn	27.488
7.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	26.688
8.	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	26.340
9.	Kuttenberger Lokalbahn	25.351
10.	Neutitscheiner Lokalbahn	23.870
11.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	21.679
12.	Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	17.834
13.	Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	17.004
14.	Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	16.472
15.	Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	16.279

	Kronen
16. Überetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	15.377
17. Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	14.688
18. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	14.530
19. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	12.384
20. Friauler Bahn	11.174
21. Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	10.577
22. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	10.320
23. Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	10.308
24. Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	10.255
25. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	10.138
26. Lokalbahn Trzebinia-Skawce	10.132
27. Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	9.960
28. Unterkrainer Bahnen	9.900
29. Bukowinaer Lokalbahnen	9.686
30. Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	9.473
31. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	9.278
32. Lokalbahn Dolina-Wygoda	8.950
33. Neue Bukowinaer Lokalbahnen	7.997
34. Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	7.668
35. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	7 486
36. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	7.433
37. Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	7 308
38 Friedländer Bezirksbahnen	7.298
39. Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	7.243
40. Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	7.226
41. Bregenzerwaldbahn	7.174
42. Ostgalizische Lokalbahnen	7.058
43. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	7.045
44. Lokalbahn Plan-Tachau	6 850
45. Eisenbahn Chabówka-Zakopane	6.820
46. Wippachtal-Bahn	6.497
47. Valsugana-Bahn	6.343
48. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	6.319
49. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.168
50. Gmundner elektrische Bahn	6.082
51. Mährische Westbahn	6.010
52. Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	5.760
53. Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.753
54. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.621
55. Welser Lokalbahn-Gesellschaft	5.518
56. Steiermärkische Landesbahnen	5.390
57. Zillertal-Bahn	5 345
58. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	5.057
59. Lokalbahn Petersdorf a. d. Teß-Winkelsdorf	4.949
60. Lokalbahn Wotic-Selčan	4 898
61. Stubaital-Bahn (elektrischer Betrieb)	4.894
62. Gailtal-Bahn	4.862
63 Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.831
64 Lokalbahn Deutschbrod-Saar	4.829
65. Gurktal-Bahn	4.824
66. Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.632
67. Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	4.598
68. Ybbstal-Bahn	4 519
69. Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn	4.471
70. Auspitzer Lokalbahn	4.322
71. Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	4.303
72. Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	4.303

	Kronen
73. Steyrtal-Bahn	4.286
74. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.234
75. Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	4.169
76. Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	4.140
77. Lokalbahn Stankau-Ronsperg	3.982
78. Pielachtal-Bahn	3.910
79. Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.854
80. Böhmische Commercialbahnen	3.814
81. Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unter-kralowitz	3.809
82. Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3.809
83. Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	3.787
84. Lokalbahn Postelberg-Laun	3.754
85. Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.715
86. Murtal-Bahn	3.619
87. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	3.600
88. Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	3.581
89. Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	3.525
90. Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.509
91. Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	3.391
92. Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.358
93. Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	3 302
94. Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3 283
95. Lokalbahn Kolin-Čerčan	3.276
96. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: (Adhäsionsstrecken)	3.274
97. Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	3.168
98. Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	3 168
99. Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	3.151
100. Eisenbahn Rakonitz-Laun	3.098
101. Lokalbahn Schweissing-Haid	3.089
102. Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	3.000
103. Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.988
104. Kolomeaer Lokalbahnen	2 966
105. Lokalbahn Göpfritz—Groß-Siegharts—Raabs	2.892
106. Niederösterr. Waldviertelbahn	2.846
107. Rohitscher Lokalbahn	2.765
108. Netolitzer Lokalbahn	2.743
109. Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.712
110. Kaadener Lokalbahnen	2.678
111. Kleinbahn Lupków-Čisna	2.630
112. Pinzgauer Lokalbahn	2.621
113. Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.508
114. Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.433
115. Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	2.422
116. Lokalbahn Absdorf-Stockerau	2.386
117. Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.364
118. Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.323
119. Lokalbahn Triest-Parenzo	2.278
120. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	2.268
121. Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	2.196
122. Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	2.110
123. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.105
124. Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt	2.074
125. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	2.057
126. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.011
127. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	1.978
128. Lokalbahn Melnik-Mšeno	1.944
129. Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	1.884
130. Lokalbahn Laun-Libochowitz	1.884
131. Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów	1.862
132. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	1.848
133. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.817

	Kronen
134. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.663
135. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.610
136. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.397
137. Lokalbahn Swětla-Kácow	1.291
138. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	1.159
139. Lokalbahn Neumarkt i. G.—Suchahora	981

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten fünf Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	13·1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	8·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	3·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	2·0
Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	1·1
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0·8

2. Lokalbahnen.	%
Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	54·8
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	35·3
Wippachtal-Bahn	31·2
Eisenbahn Chabówka-Zakopane	23·9
Lokalbahn Schweissing-Haid	20·7
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	20·6
Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	19·4
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	18·8
Kolomeaer Lokalbahnen	18·7
Ostgalizische Lokalbahnen	17·9
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	17·4
Lokalbahn Kolin-Čerčan	17·2
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	15·2
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	14·9
Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	14·3
Stauding-Stramberger Lokalbahn	13·0
Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	12·9
Neutitscheiner Lokalbahn	12·3
Lokalbahn Plan-Tachau	10·6
Gurktal-Bahn	10·2
Lokalbahn Tabor-Bechin (elektrischer Betrieb)	10·2
Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	10·2
Bozen-Meraner Bahn	10·1
Lokalbahn Modřan-Čerčan	9·9
Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	9·7
Lokalbahn Triest-Parenzo	9·7
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	9·6
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	9·6
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	9·5
Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	8·7
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	8·6
Friauler Bahn	8·5
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	8·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8·3
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	7·4
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6·4
Zillertalbahn	6·2
Friedländer Bezirksbahnen	6·1
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	5·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	5·4
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	5·2
Unterkrainer Bahnen	5·2
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	4·5
Lokalbahn Swětla-Kácow	4·5
Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	4·1
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	4·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	4·0
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Comp.	3·9
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	3·4
Steiermärkische Landesbahnen	3·4
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	3·4
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	3·3
Netolitzer Lokalbahn	3·2
Pielachtal-Bahn	3·0
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	3·0
Bregenzerwaldbahn	2·9
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	2·9
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	2·8
Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	2·8
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	2·8
Bukowinaer Lokalbahnen	2·7
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	2·6
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	2·3
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·2
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	2·1
Lokalbahn Mauthausen-Grein	1·9
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	1·4
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	1·2
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	1·0
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	0·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	0·5
Lokalbahn Wotic-Selčan	0·4
Kaadener Lokalbahnen	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten fünf Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0·03
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Österreich)	0·6
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1·9
Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	2·4
Böhmische Nordbahn	3·0
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	6·7
Eisenbahn Wien-Aspang	10·3

2. Lokalbahnen.	%
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	0·3
Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	0·5
Wiener Stadtbahn	1·0
Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	1·0
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	1·1
Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	1·4
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	1·5
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	1·5

	%
Gailtal-Bahn	1·7
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	1·7
Schneebergbahn (Adhäsionsstrecken)	2·0
Gmundner elektrische Bahn	2·4
Murtal-Bahn	3·0
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	3·5
Mährische Westbahn	3·7
Kuttenberger Lokalbahn	4·3
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	4·4
Pinzgauer Lokalbahn	4·5
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4·6
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4·7
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4·8
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5·4
Valsugana-Bahn	5·4
Steyrtal-Bahn	5·5
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	5·7
Niederösterreichische Waldviertelbahn	6·1
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	6·2
Überetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	6·6
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	6·7
Lokalbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6·8
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	6·9
Ybbstal-Bahn	7·2
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	7·3
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8·2
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	9·0
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	9·2
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	9·9
Lokalbahn Laun-Libochowitz	9·9
Rohitscher Lokalbahn	11·3
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	13·0
Lokalbahn Wodňan-Moldautein	13·2
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	14·5
Auspitzer Lokalbahn	14·8
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	14·9
Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	15·2
Böhmische Commercialbahnen	16·5
Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	16·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	16·5
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	16·6
Lokalbahn Melnik-Mšeno	17·2
Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	19·2
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	21·4
Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	22·4
Lokalbahn Dolina-Wygoda	25·5
Lokalbahn Postelberg-Laun	27·8
Kleinbahn Lupków-Čisna	31·0
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	46·7
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	57·6

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.

Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate Mai 1905 503·56 km.

Im Monate Mai 1905 wurden 24,879.081 Personen und 28.625 t Güter befördert und hierfür K 3,499.086 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 3,459.765 und auf den Güterverkehr K 39.321 entfallen.

Im gleichen Monate 1904 resultierte bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 500·14 km eine Gesamteinnahme von K 3,529.032.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905 betrug die Gesamtfrequenz 105,588.912 Personen und 125.722 t Güter und die Gesamteinnahme Kronen 14,869.051 (Personenverkehr K 14,703.019 und Güterverkehr K 166.032).

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Gesamteinnahme K 14,361.658, wobei auf den Personenverkehr K 14,196.727 und auf den Güterverkehr Kronen K 164.931 entfallen.

Über die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten ergibt sich auf Grund der Berichte nachstehender Bahnverwaltungen folgendes:

Staatseisenbahnverwaltung.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen.

(Betriebslänge 8775 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende Mai	4,338.300	3,027.800	5,856.200	15,395.200	21,251.400	20,941.077	+ 310.323
Vom 1. Jänner bis Ende Mai	17,464.100	14,260.000	24,703.200	74,799.300	99,462.500*)	97,941.520	+ 1,520.980

*) Hierin Differenz der definitiven Buchung pro Monat Februar 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: + K 446.706.

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen die Transporteinnahmen der k. k. Staatsbahnen im Monate Mai 1905 auf den westlichen Linien aus der Personenbeförderung K 4,086.100 (3,401.400 Reisende), aus dem Gütertransporte K 10,970.100 (2,399.300 t); auf dem östlichen Staatsbahnnetze

aus dem Personenverkehre K 1,770.100 (936.900 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,425.100 (628.500 t).

Gegen den definitiven Erfolg des Monates Mai 1904 ist die Einnahme des Berichtsmonates im Personenverkehre um K 524.490 (— 422.300 Reisende) zurückgeblieben, während sich das Ergebnis des Güterverkehres um K 834.813 (+ 201.500 t) höher stellte.

Die Mindereinnahme des Personenverkehres trifft ausschließlich die westlichen Staatsbahnen, und zwar mit einem Betrage von K 549.303 (— 437.800 Reisende), während die östlichen Linien ein Mehrergebnis von K 24.813 (+ 15.500 Reisende) ausweisen.

Der Güterverkehr brachte beiden Staatsbahnnetzen Mehreinnahmen. Von denselben entfallen auf die westlichen Linien K 563.477 (+ 150.700 t), auf die östlichen Linien K 271.336 (+ 50.800 t).

Der Ausfall, welcher sich in den Ergebnissen des Personenverkehres der westlichen Staatsbahnen zeigte, ist zum größten Teile darin begründet, daß im vorigen Jahre die Pfingstfeiertage schon in den Monat Mai, heuer aber erst in den Juni fielen. Die verhältnismäßig geringe Steigerung, welche die östlichen Staatsbahnen in diesem Transportzweige ausweisen, erwuchs hauptsächlich aus der regeren Beförderung von Arbeitern.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre beider Staatsbahnnetze wurden einesteils durch die größere Zahl von Werktagen (+ 3 gegenüber dem Monate Mai 1904), anderenteils, und zwar auf den westlichen Linien, durch die stärkere Verfrachtung von Kohle zur Elbe und zahlreichere Transporte von Holz, Erz und Getreide, auf den östlichen Linien durch die vermehrte Beförderung von Eiern, Petroleum, Bau-, Brenn- und namentlich von Schnittholz begünstigt.

Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende Mai	2,843.500	54.900	403.800	65.900	469.700	503.742	— 34.042
Vom 1. Jänner bis Ende Mai .	12,394.900	258.100	1,722.000	323.500	2,045.500 *)	2,066.592	— 21.092

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro Februar 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: — K 14.279.

Im Vergleiche zum definitiven Erfolge des Monates Mai 1904 ist die Einnahme des Berichtsmonates im Personenverkehre um K 38.798 (— 359.100 Reisende) zurückgeblieben, während der Güterverkehr eine Zunahme um K 4756 (+ 1100 t) ausweist.

Das schwächere Ergebnis des Personenverkehres der Wiener Stadtbahn ist ebenso wie jenes der westlichen Staatsbahnen im gleichen Verkehre darauf zurückzuführen, daß der Pfingstverkehr heuer nicht wie im Vorjahre dem Monate Mai, sondern erst dem Juni zugute kommt.

Die Gesamteinnahme vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905 zeigt im Personenverkehre ein Minderergebnis von K 55.458 (— 584.200 Reisende), im Güterverkehre eine Zunahme um K 34.366 (+ 32.600 t) gegenüber den Erfolgsziffern des gleichen Zeitabschnittes im Vorjahre.

Lokalbahn Neuhof-Weseritz. Die um K 326 (— 400 Reisende) geringere Einnahme des Personenverkehres steht mit der Verschiebung der heurigen Pfingstfeiertage in den Monat Juni im Zusammenhange.

Der Güterverkehr brachte eine Mehreinnahme von K 1794 (+ 1100 t), zu welcher hauptsächlich vermehrte Schottertransporte beigetragen haben.

Lokalbahn Piła-Jaworzno-Jaworzno Stadt. Die gesamte Mehreinnahme dieser Lokalbahn per K 8777 stammt aus dem Güterverkehre, in welchem um 10.300 t, zumeist Kohle und Baumaterialien, mehr befördert wurden als im Mai 1904.

Lokalbahn Schönwehr-Elbogen. Im Personenverkehre zeigte sich ein Ausfall von K 362 (— 500 Reisende), im Güterverkehre ein solcher von K 2144 (— 2400 t).

Die Mindereinnahme des Personenverkehres resultiert zumeist daraus, daß im Monate Mai 1904 die Ergebnisse des Pfingstverkehres enthalten waren, während diese heuer erst den Einnahmen des Monates Juni zugute kommen.

Der Güterverkehr war im allgemeinen schwächer als im Mai 1904.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. a) Hauptbahnen. Die Mindereinnahme im Personenverkehre ist darauf zurückzuführen, daß die Pfingstfeiertage im Vorjahre in den Monat Mai, heuer aber in den Monat Juni fielen. Die Mehreinnahme im Güterverkehre resultiert namentlich aus dem stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro Februar 1905 ergab ein Plus von K 2180, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 5,600.300 bereits inbegriffen ist.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die Mindereinnahme beruht auf dem infolge Verschiebung der Pfingstfeiertage bedeutend geringeren Personenverkehr.

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro Februar 1905 resultiert ein Plus von K 3962, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 920.149 bereits enthalten ist.

(Fortsetzung auf Seite 1802.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1905	1904	Im Monate Mai 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
A. Hauptbahnen und Lokalbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
1. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.775	8.709	4,338.300	3,027.800	5,856.200	15,395.200	21,251.400	2.422	20,941.077	2.405	+ 0·7	8.775	8.709
2. Wiener Stadtbahn	38	38	2,843.500	54.900	403.800	65.900	469.700	12.361	503.742	13.256	— 6·8	38	38
3. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer:													
Absdorf-Stockerau	17	. . .	3.000	900	1.400	1.800	3.200	188	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Asch-Roßbach *)	. . .	15	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	11.265	751	. . .	. . .	15
Beneschau-Wlaschim-Unterkral.	47	47	6.700	3.100	6.700	11.200	17.900	381	16.754	356	+ 7·0	47	47
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	2.300	2.200	3.800	9.000	12.800	388	11.373	345	+ 12·5	33	33
Bregenzerwaldb.(Breg.-Bezau)	35	35	10.100	2.500	10.000	12.900	22.900	654	22.691	648	+ 0·9	35	35
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.300	1.300	1.800	3.000	4.800	130	5.056	137	— 5·1	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	210	29.700	48.500	32.500	156.800	189.300	901	199.423	950	— 5·1	210	210
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	33.200	25.600	31.400	97.500	128.900	776	130.507	786	— 1·3	166	166
Chabówka-Zakopane	43	43	10.700	4.600	13.400	13.400	26.800	623	23.244	541	+ 15·2	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.500	600	1.000	900	1.900	136	2.550	182	— 25·3	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	8.900	5.100	3.000	7.700	10.700	181	11.625	197	— 8·1	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	10.100	12.000	13.600	27.700	41.300	369	38.254	341	+ 8·2	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	5.000	3.300	4.000	10.900	14.900	452	15.296	464	— 2·6	33	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.300	5.500	200	6.200	6.400	711	7.381	820	— 13·3	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	7.500	6.200	5.100	15.800	20.900	1.045	17.392	870	+ 20.1	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.700	1.800	14.000	3.200	17.200	1.075	17.862	1.116	— 3·7	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.700	5.500	4.700	10.500	15.200	390	13.055	335	+ 16·4	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	6.500	4 200	4.000	12.800	16.800	542	17.036	550	— 1·5	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	9.800	7.200	4.600	12.800	17.400	1.160	16.543	1.103	+ 5·2	15	15
Göpfritz—Groß-Siegharts—Raabs	19	19	3.700	1.300	1.800	3.500	5.300	279	5.770	304	— 8·2	19	19
Gurktalbahn	29	29	7.200	3.400	3.500	7.800	11.300	390	12.352	426	— 8·5	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	2.200	1.000	1.200	2.000	3.200	119	3.053	113	+ 5·3	27	27
Jičin-Rowensko-Turnau	30	30	13.600	1.300	7.000	2.100	9.100	303	9.778	326	— 7·1	30	30
Kaadener Lokalbahnen	32	32	4.800	2.900	3.000	3.800	6.800	213	7.525	235	— 9·4	32	32
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	13.200	16.000	12.500	28.500	41.000	872	40.562	863	+ 1·0	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	11	2.000	5.300	900	5.800	6.700	609	5.342	486	+ 25·3	11	11
Kolin-Cerčan	81	81	8.800	5.300	7.500	15.700	23.200	286	22.119	273	+ 4·8	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	600	5.200	200	7.500	7.700	233	6.951	211	+ 10·4	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	6.300	4.400	2.700	4.600	7.300	365	7.514	376	— 2·9	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	5.100	1.000	3.300	2.400	5.700	219	6.515	251	— 12·7	26	26
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	12	12	3.100	1.200	1.600	1.900	3.500	292	3.290	274	+ 6·6	12	12
Laun-Libochowitz	20	20	4.200	300	1.600	600	2.200	110	2.875	144	— 23·6	20	20
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	21.700	5.400	36.100	26.300	62.400	701	60.443	679	+ 3·1	89	89
Lemberg (Kleparów)-Jaworów	53	53	9.300	2.400	8.400	6.200	14.600	275	13.288	251	+ 9·6	53	53
Lupków-Cisna	25	25	1.100	2.600	1.000	7.900	8.900	356	9.424	377	— 5·6	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2 500	1.200	1.600	4.200	5.800	276	6.328	301	— 8·3	21	21
Mährische Westbahn	90	90	20.400	13.300	9.500	34.200	43.700	486	48.237	536	— 9·3	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	29.000	8.800	55.000	28.000	83.000	1.566	87.792	1.656	— 5·4	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	8.000	2.900	5.800	4.800	10.600	342	10.430	336	+ 1·8	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	7.300	6.400	7.800	12.600	20.400	276	23.580	319	— 13·5	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2 200	2.300	600	2.100	2.700	540	2.642	528	+ 2·3	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.900	5.100	8.200	21.100	29.300	385	23.346	307	+ 25·4	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	2.200	1.300	1.100	2.500	3 600	257	3.288	235	+ 9·4	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.100	2.400	1.300	5.700	7.000	212	7.694	233	— 9·0	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.200	2.000	900	3.500	4.400	183	2 932	122	+ 50·0	24	24
Neumarkt-Suchahora	22	. . .	3.000	400	2.100	800	2.900	132	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Nixdorf-Rumburg	24	24	11.400	2.000	6.400	2.800	9.200	383	11.875	495	— 22·6	24	24
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	23.100	24.100	36.400	78.000	114.400	584	104.659	534	+ 9·4	196	196
Petersdorf-Winkelsdorf	13	. . .	3.600	2.000	1.400	3.100	4.500	346	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Piła-Jaworzno Stadt	26	26	1.900	27.800	900	26.000	26.900	1.035	18.123	697	+ 48·5	26	26
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	7.800	2.100	5.200	7.800	13.000	245	13.822	261	— 6·1	53	53
Plan-Tachau	13	13	4.200	2.400	2.100	4.900	7.000	538	6.444	496	+ 8·5	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.500	1.200	400	1.400	1.800	164	1.791	163	+ 0·6	11	11

*) Die Ergebnisse der Lokalbahn Asch-Roßbach, welche ab 1. Jänner 1905 für Rechnung des Staates betrieben wird, erscheinen von diesem Zeitpunkte an sub Post I 1 nachgewiesen.

›m 1. Jänner bis Ende Mai 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1905				1904				Differz. pro Kilom. in Prozent			
ersonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													A. Hauptb. und Lokalb.
													I. Staatsbahnbetrieb.
,464.100	14,260.000	24,703.200	74,759.300	99,462.500	11.335	24,621.616	73,319.904	97,941.520	11.246	+ 0·8	27.204	26.990	1. K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
,394.900	258.100	1,722.000	323.500	2,045 500	53.829	1,777.458	289.134	2,066.592	54.384	— 1·0	129.190	130.522	2. Wr. Stadtbahn.
													3. Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
12.400	4.300	7.400	9.500	16.900	994	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.386	. . .	Absdorf-Stockerau
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	6.731	45.716	52.447	3.496	. . .	. . .	8.390	Asch-Roßbach
27.500	14 300	25.500	49.100	74.600	1.587	24.616	40.304	64.920	1.381	+ 14·9	3.809	3.314	Beneschau-Wlaschim
12 800	14.200	15.000	44.200	59.200	1.793	12.009	45.286	57.295	1.736	+ 3·3	4.303	4.166	Borki wielk.-Grzymalow
46.400	13.700	36.400	68.200	104.600	2.989	42.786	58.886	101 672	2.905	+ 2·9	7.174	6.972	Bregenzerwaldbahn
16.000	8.500	8.800	19.200	28.000	757	9.045	21.018	30.063	813	— 6·9	1.817	1.951	Brüx-Lobositzer Verb.B.
133.400	259.700	144.200	703.300	847.500	4.036	132.785	692.603	825.388	3.930	+ 2·7	9.686	9.432	Bukowinaer Lokalb.
161.900	130.300	143.700	409.400	553.100	3.332	137.753	367.081	504.834	3.041	+ 9·6	7.997	7.298	N. Bukowinaer Lokalb.
40.300	23.500	52.300	69.900	122 200	2.842	49.158	49.504	98.662	2.294	+ 23·9	6.820	5.506	Chabowka-Zakopane
7.700	4.200	4.100	7.900	12.000	857	4.322	10 932	15.254	1.090	— 21·4	2.057	2.616	Chlumetz-Königstadtl
45.700	30.000	16.000	41.100	57.100	968	15.753	47.023	62.776	1.064	— 9·0	2.323	2.554	Chrudim-Holitzer L.B
46.700	48.700	53.400	141.200	194.600	1.737	56.766	120.617	177.383	1.584	+ 9·6	4.169	3.802	Delatyn-Kołomea-Stet.
23.600	14.300	18.700	47.700	66.400	2.012	17.445	47.111	64.556	1.956	+ 2·9	4.829	4.694	Deutschbrod-Saar
4.400	25.800	1.100	32.500	33.600	3.733	1.677	43.437	45.114	5.013	— 25·5	8.959	12.031	Dolina-Wygoda
36.300	24.300	22.500	63.400	85.900	4.295	21.793	60.427	82.220	4.111	+ 4·5	10.308	9.866	Fehring-Fürstenfeld
31.600	8.400	59.700	14.800	74.500	4.656	55.769	12.882	68.651	4.291	+ 8·5	11.174	10.298	Friauler Bahn
39.700	19.500	20.700	37.800	58.500	1.500	19.459	38.269	57.728	1.480	+ 1·4	3.600	3.552	Fürstenfeld-Hartberg
29.000	16.300	18.300	44.500	62.800	2.026	17.752	46.148	63.900	2.061	— 1·7	4.862	4.946	Gailtal-Bahn
39.400	27.100	18.000	48.100	66.100	4.407	16 078	54.395	70.473	4.698	— 6·2	10.577	11.275	Gleisdorf-Weiz
15.800	7.200	7.900	15 000	22.900	1.205	8.492	14.737	23.229	1.223	— 1·5	2.892	2.935	Göpfritz—Gr.-Sieghärts
35.100	18.300	16 700	41.600	58.300	2.010	17.094	35.803	52 897	1.824	+ 10·2	4.824	4 378	Gurktalbahn
10.300	7.100	5.200	13.500	18.700	693	4.658	12.425	17.083	633	+ 9·5	1.663	1.519	Hint.-Třeban-Lochowitz
46.900	5.400	24.900	12.600	37.500	1.250	24.482	8.726	33.208	1.107	+ 12·9	3.000	2.657	Jičin-Rowensko-Turnau
25.000	15.500	13.800	21.900	35.700	1.116	12.388	23.295	35.683	1.115	+ 0·1	2.678	2.676	Kaadener Lokalb., R.-D.
55.000	74.500	40.400	141.300	181.700	3.866	45.282	125.464	170.746	3.633	+ 6·4	9.278	8.719	Karlsb.-Johanngeorgst.
10.300	24.500	4.900	28.600	33.500	3.045	4.489	26.338	30 827	2.802	+ 8·7	7.308	6.725	Karlsbad-Merkelsgrün
33.400	25.000	31.200	79.400	110.600	1.365	31.672	62.729	94.401	1.165	+ 17·2	3.276	2.796	Kolin-Cerčan
2.600	24.200	900	39.900	40.800	1.236	824	33.522	34.346	1.041	+ 18 7	2.966	2.498	Kolomeaer Lokalbahnen
27.000	24.000	10.800	33.700	44.500	2.225	10.222	29.779	40.001	2.000	+ 11·3	5.340	4.800	Krakau-Kocmyrzów
22.000	4.600	13.200	12.400	25.600	985	14.266	12.873	27.139	1.044	— 5·7	2 364	2.506	Lambach-Haag
14.400	6.300	6.000	11.900	17.900	1.492	5.889	9.361	15.250	1.271	+ 17·4	3.581	3.050	Lambach-Vorchd.-Egg.
23.000	3.300	7.500	8.200	15.700	785	7.608	9.819	17.427	871	— 9·9	1.884	2.090	Laun-Libochowitz
87.300	40.100	145.200	132.400	277.600	3.119	139.688	116.731	256.419	2.881	+ 8·3	7.486	6.914	Lemberg-Bełzec
30.100	12.200	27.900	25.600	53.500	1.009	29.614	24.399	54.013	1.019	— 1·0	2.422	2.446	Lemberg (Klep.)-Janów
2.300	7.300	1.800	25.600	27.400	1.096	2.672	37.051	39.723	1.589	— 31·0	2.630	3.814	Lupków-Cisna
12.500	6.700	8.300	22.400	30.700	1.462	8.426	23.827	32.253	1.536	— 4·8	3.509	3.686	M.-Budwitz-Jamnitz
102.600	64.600	48.800	176.600	225.400	2.504	50.326	183.596	233.922	2.599	— 3·7	6.010	6.238	Mährische Westbahn
106.100	39.800	136.000	137.500	273.500	5.160	143.507	123.120	266.627	5.031	+ 2 6	12.384	12.074	Marienbad-Karlsbad
44.300	13.000	22.300	27.500	49.800	1.606	23.376	25.494	48.870	1.576	+ 1·9	3.854	3.782	Mauthausen-Grein
35.600	31.400	29 700	73.800	103.500	1.399	32.847	61.355	94.202	1.273	+ 9·9	3.358	3.055	Modřan-Cerčan
9.700	9.800	2.500	9.500	12.000	2.400	2.719	9.465	12.184	2.437	— 1·5	5.760	5.849	Mösel-Hüttenberg
50.300	22.200	36.600	78.000	114.600	1.508	40.221	77.915	118.136	1.554	— 3·0	3.619	3.730	Murtal-Bahn
10.800	4.800	5.300	10.700	16.000	1.143	5.718	9.793	15.511	1.108	+ 3·2	2.743	2.659	Netolitzer Lokalbahn
9.200	8.500	5.100	20.300	25.400	770	5.331	25.112	30.443	923	— 16·6	1.848	2.215	Neuhaus-Neubistritz
5.500	5.400	4.200	11 900	16.100	671	4.563	7.342	11.905	496	+ 35·3	1.610	1.190	Neuhof-Weseritz.
8.800	1.900	5.400	3.600	9.000	409	. . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	981	. . .	Neumarkt-Suchahora
48.000	10.400	20.100	13 800	33.900	1.413	24.612	17.338	41.950	1.748	— 19·2	3.391	4 195	Nixdorf-Rumburg
107.600	110.300	165.100	411.400	576.500	2.941	170.827	317.863	488.690	2.493	+ 17·9	7.058	5.983	Ostgalizische Lokalb.
15.300	14.300	6.100	20.700	26.800	2.062	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.949	. . .	Petersdf.-Winkelsdf.
9.100	115.400	4.500	109.200	113.700	4.373	4.434	90.761	95.195	3.661	+ 19·4	10.255	8.786	Piła-Jaworzno-Jaworzno St.
35.300	9.700	21.600	36.300	57.900	1.092	23.655	36.976	60.631	1.144	— 4·5	2.621	2.746	Pinzgauer L.B.
20.000	11.700	10.500	26.600	37.100	2.854	10.459	23.100	33.559	2.581	+ 10·6	6.850	6.194	Plan-Tachau
7.400	10.600	2.400	14.800	17.200	1.564	2.276	21.563	23.839	2.167	— 27·8	3.754	5.201	Postelberg-Laun

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1905	1904	Im Monate Mai 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.400	1.200	500	1.700	2.200	129	2.975	175	— 26·3	17	1
Przeworsk-Bachórz-Dynów	46	. . .	3.600	1.100	3.200	4.100	7.300	159	. . . .	. . .	. . .	46	. . .
Rakonitz-Laun	45	. . .	12.100	1.800	5.700	5.200	10.900	242	. . . .	. . .	. . .	45	. . .
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.500	1.500	2.700	3.800	6.500	167	6.824	175	— 4·6	39	3
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	11.000	8.100	8.200	20.300	28.500	274	27.730	267	+ 2·6	104	10
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.800	2.900	1.100	4.900	6.000	240	5.671	227	+ 5·7	25	2
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	41	41	61.800	19.500	36.700	57.600	94.300	2.300	98.036	2.391	— 3·8	41	41
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	4.700	900	1.600	1.800	3.400	425	4.299	537	— 20·9	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.300	2.300	1.500	2.600	4.100	273	6.606	440	— 38·0	15	1
Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)	59	59	7.500	3.700	8.000	13.600	21.600	366	23.101	392	— 6·6	59	5
Schweissing-Haid	15	15	2.300	2 200	1.200	3.700	4.900	327	4.502	300	+ 9·0	15	1
Stankau-Ronsperg	22	22	6.000	2.500	3.000	5.500	8.500	386	8.925	406	— 4·9	22	2
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.400	3.900	3.500	13.100	16.600	830	17.762	888	— 6·5	20	2
Strakonitz-Březnitz	83	83	6.200	4.500	4.500	10.700	15.200	183	16.031	193	— 5·2	83	8
Strakonitz-Winterberg	71	71	7.300	6.300	6.400	19.800	26.200	369	24.390	344	+ 7·3	71	71
Swětla-Kácow	48	48	3.100	1.900	2.000	4.400	6.400	133	5.826	121	+ 9·9	48	4
Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	24	24	3.800	600	3.200	2.000	5.200	217	5.700	238	— 8·8	24	2
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	21	21	4.300	10.600	3.200	16.000	19.200	914	14.274	680	+ 34·4	21	21
Triest-Parenzo	122	122	19.000	1.100	14.500	5.800	20.300	166	23.070	189	— 12·2	122	12
Trzebinia-Skawce	60	60	3.600	31.300	3.100	45.000	48.100	802	42.190	703	+ 12·7	60	6
Unterkrainer Bahnen	133	133	28.700	24.000	33.100	96.600	129.700	975	124.142	933	+ 4·5	133	13
Valsugana-Bahn	63	63	28.300	2.500	22.200	13.000	35.200	559	41.200	654	— 14·5	63	6
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.400	2.100	2.500	3.900	6.400	582	6.680	607	— 4·1	11	1
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	84	84	22.000	14 800	15.300	29.300	44.600	531	45.235	539	— 1·5	84	8
Wippachtalbahn	27	27	9.600	3.600	7.500	10.100	17.600	652	15.325	568	+ 14·8	27	2
Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurter Eisenbahn	17	17	6.400	14.000	5.100	10.600	15.700	924	17.967	1.057	— 12·6	17	1
Wodňan-Moldauthein	21	21	2.300	800	1.600	1.800	3.400	162	4.661	222	— 27·0	21	2
Wodňan-Prachatitz	56	56	10.200	3.700	7.200	12.200	19.400	346	20.267	362	— 4·4	56	5
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	53	6.500	3.700	4.800	11.000	15.800	298	14.876	281	+ 6·0	53	5
Wotic-Selčan	17	17	4.700	1.400	2.700	5.000	7.700	453	7.862	462	— 1·9	17	1
Ybbstalbahn	76	76	14.700	5.700	12.700	22.700	35.400	466	37.742	497	— 6·2	76	7
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.200	44.000	600	34.200	34.800	5.800	30.213	5.036	+ 15·2	6	(
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	15.900	18.700	12.900	39.300	52.200	600	56.521	650	— 7·7	87	8
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	7.000	4.600	5.600	12.900	18.500	356	16.135	310	+ 14·8	52	5
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz	24	24	2.635	4.211	1.449	4.183	5.632	235	4.519	188	+ 25·0	24	2
Königshan-Schatzlar	5	5	1.403	9.444	448	7.458	7.906	1.581	6.604	1.320	+ 19·8	5	
III. Privatbahnen im Privatbetriebe.													
1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen	101	101	219.538	820.687	107.661	1,179.295	1,286.956	12.742	1,184.849	11.731	+ 8·6	101	10
Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	152	152	104.112	47.344	63.386	131.632	195.018	1.283	198 519	1.306	— 1·8	152	15
Böhmische Nordbahn	335	328	229.306	198.975	214.651	651.432	866.083	2.585	864.146	2.635	— 1·9	335	32
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	83.240	208.817	130.569	485.928	616.497	3 314	604.697	3.251	+ 1·9	186	18
Linie lit. B.	236	236	145.344	387.636	226.615	929.502	1,156.117	4.899	1,123.717	4.762	+ 2·9	236	23
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. B.-G.	91	91	41.456	58.828	33.825	211.363	245.188	2.694	229.696	2.524	+ 6·7	91	9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	934.934	1,163.194	1,466.274	5,815.426	7,281.700	7.029	7,326.270	7.072	— 0·6	1.036	1.03
Lokalbahnen	301	301	111.595	74.589	46.472	155.222	201.694	670	193.036	641	+ 4·5	301	30
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Österreichische Strecke	64	64	88.698	126.908	71.379	424.719	496.098	7.752	546.122	8.533	— 9·1	64	6
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	12.669	126 304	6.949	111.393	118.342	7.889	98.019	6.535	+ 20·7	15	1
Österr. Nordwestbahn:													
Garantierte Strecken	628	628	414.257	330.254	583.303	1,510.176	2,093.479	3.334	2,084.434	3.319	+ 0·5	628	62
Ergänzungsnetz	310	310	187.992	325.813	229.434	1,122.101	1,351.535	4.360	1,260.328	4.065	+ 7·3	310	31
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.366	1.366	1,124.860	781.479	1,293.592	3,821.438	5,115.030	3 744	5,260.828	3.851	— 2·8	1.366	1.36

…m 1. Jänner bis Ende Mai 1905 wurden befördert: …ersonen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai — 1905 — für Personen und Gepäck (Kronen)	1905 — für Güter	1905 — im ganzen	1905 — pro Kilom.	1904 — für Personen und Gepäck (Kronen)	1904 — für Güter	1904 — im ganzen	1904 — pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate — 1905 (Kronen)	1904	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
7.100	5.000	2.500	7.400	9.900	582	2.752	15.798	18.550	1.091	— 46·7	1.397	2.618	Potscherad-Wurzmes
18.300	7.100	15.300	20.400	35.700	776	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.862	. . .	Przework-Bachórz
46.500	13.100	22.500	35.600	58.100	1.291	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	3.098	. . .	Rakonitz-Laun
15.600	7.900	11.400	21.300	32.700	838	12.086	23.162	35.248	904	— 7·3	2.011	2.170	Rakonitz-Mlatz
51.800	33.900	35.700	93.800	129.500	1.245	36.892	87.553	124.445	1.197	+ 4·0	2.988	2.873	Rakonitz-Pl.-Petschau
16.100	17.200	6.200	26.800	33.000	1.320	6.675	24.705	31.380	1.255	+ 5·2	3.168	3.012	Raudnitz-Hospozin
283.200	109.300	166.900	289.000	455.900	11.120	177.553	268.182	445.735	10.872	+ 2·3	26.688	26.093	Reichenberg-Gablonz-T.
18.400	4.800	6.200	9.900	16.100	2.013	6.675	10.217	16.892	2.112	— 4·7	4.831	5.069	Schlackenwerth-Joach.
17.600	16.700	7.700	19.200	26.900	1.793	7.463	24.255	31.718	2.115	— 15·2	4.303	5.076	Schönwehr-Elbogen
33.300	16.500	31.600	61.500	93.100	1.578	33.899	58.665	92.564	1.569	+ 0·6	3.787	3.766	Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)
12.200	7.500	6.200	13.100	19.300	1.287	5.553	10.430	15.983	1.066	+ 20·7	3.089	2.558	Schweissing-Haid
22.900	11.000	11.200	25.300	36.500	1.659	11.623	21.973	33.596	1.527	+ 8·6	3.982	3.665	Stankau-Ronsperg
18.800	22.700	13.200	69.800	83.000	4.150	14.555	68.687	83.242	4.162	— 0·3	9.960	9.989	Starkenbach-Rochlitz
27.800	18.100	19.300	53.500	72.800	877	20.203	55.230	75.433	909	— 3·5	2.105	2.182	Strakonitz-Březnitz
36.300	24.800	31.600	81.100	112.700	1.587	34.335	75.991	110.326	1.554	+ 2·1	3.809	3.730	Strakonitz-Winterberg
12.600	6.400	9.300	16.500	25.800	538	10.025	14.717	24.742	515	+ 4·5	1.291	1.236	Swětla-Káčow
15.200	3.300	11.400	9.700	21.100	879	11.294	7.847	19.141	798	+ 10·2	2.110	1.915	Tabor-Bechin (elektr. Betrieb
19.700	32.600	13.800	53.300	67.100	3.195	14.495	49.949	64.444	3.069	+ 4·1	7.668	7.366	Tirschnitz-Schönbach
73.000	7.700	66.000	49.800	115.800	949	63.076	42.414	105.490	865	+ 9·7	2.278	2.076	Triest-Parenzo
19.700	143.800	16.100	237.200	253.300	4.222	16.094	219.710	235.804	3.930	+ 7·4	10.132	9.432	Trzebinia-Skawce
131.800	99.400	140.700	407.900	548.600	4.125	144.336	377.160	521.496	3.921	+ 5·2	9.900	9.410	Unterkrainer Bahnen
126.900	9.800	113.200	53.300	166.500	2.643	118.481	57.537	176.018	2.794	— 5·4	6.343	6.706	Valsugana-Bahn
21.600	7.800	8.700	24.500	33.200	3.018	8.110	24.008	32.118	2.920	+ 3·4	7.243	7.008	Vöcklabruck-Kammer
105.400	58.900	68.500	124.600	193.100	2.299	73.386	114.403	187.789	2.236	+ 2·8	5.518	5.366	Welser Lokalbahn.-Ges.
38.000	24.400	30.600	42.500	73.100	2.707	26.061	29.676	55.737	2.064	+ 31·2	6.497	4.954	Wippachtalb.
28.000	74.400	19.500	52.300	71.800	4.224	19.877	66.089	85.966	5.057	— 16·5	10.138	12.137	Wittmannsd. (Leobd.)-Ebenfurter E.
11.400	3.400	7.600	9.700	17.300	824	8.118	11.801	19.919	949	— 13·2	1.978	2.278	Wodňan-Moldauthein
43.100	14.600	28.600	48.000	76.600	1.368	27.597	48.274	75.871	1.355	+ 1·0	3.283	3.252	Wodňan-Prachatitz
28.800	15.200	21.400	48.200	69.600	1.313	20.592	49.742	70.334	1.327	— 1·1	3.151	3.185	Wolframs-Teltsch
16.900	8.100	10.200	24.500	34.700	2.041	9.932	24.622	34.554	2.033	+ 0·4	4.898	4.879	Wotic-Selčan
56.800	27.400	40.300	102.800	143.100	1.883	43.615	110.591	154.206	2.029	— 7·2	4.519	4.870	Ybbstalbahn
9.400	199.700	2.700	154.900	157.600	26.267	2.894	151.335	154.229	25.705	+ 2·2	63.041	61.692	Zeltweg-Fohnsdorf
73.900	81.100	58.700	164.900	223.600	2.570	65.323	174.545	239.868	2.757	— 6·8	6.168	6.617	Zeltweg-Wolfsb. u. Unterdraub.-Wöllan
31.600	20.400	21.500	59.000	80.500	1.548	21.585	54.683	76.268	1.467	+ 5·5	3.715	3.521	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
12.208	28.460	6.642	39.678	46 320	1.930	6.432	23.493	29.925	1.247	+ 54·8	4.632	2.993	Časlau - Zawratetz und Časlau-Močowitz
6.390	55.353	1.898	33.528	35.426	7.085	2.195	36.392	38.587	7.717	— 8·2	17.004	18.521	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
													1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
984.717	3,838.997	466.645	5,133.655	5,600.300	55.449	496.423	5,040.484	5,536 907	54.821	+ 1·1	133.078	131.570	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen
431.522	249.014	262.453	657.696	920.149	6.054	279.240	588.481	867.721	5.709	+ 5·4	14.530	13.702	Lokalb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg
1,008.932	954.593	871.183	3,191.159	4,062.342	12.126	895.314	3,204.806	4,100.120	12.500	— 3 0	29.102	30.000	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
337.200	1,143.431	465.095	2,654.638	3,119.733	16.773	456.518	2,542.258	2,998.776	16.122	+ 4·0	40.255	38.693	Linie lit. A
552.472	2,010.201	666 813	5,098.915	5,765.728	24.431	716.839	4,862.929	5,579.768	23.643	+ 3·3	58.634	56.743	Linie lit. B
178.854	328.373	140.078	1,179.810	1,319.888	14.504	166.540	999.589	1,166.129	12.815	+ 13·1	34.812	30.756	Graz-Köfl. E u. B.-G.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
3,363.167	5,782.648	6,795.412	28,585.977	35,381.389	34.152	7,020.591	28,521.789	35,542.380	34.307	— 0·5	81.965	82.337	Hauptbahnnetz
557.577	340.563	233.842	698.342	932.184	3.097	247.575	680.037	927.612	3.082	+ 0·5	7.433	7.397	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
399.703	617.074	316.791	2,088.365	2,405.156	37.581	334.212	2,023.640	2,357.852	36.841	+ 2·0	90.193	88.419	Österr. Strecke
51.673	540.823	22.098	519.781	541.879	36.125	21.894	478.145	500.039	33.336	+ 8·3	86.700	80.004	Leoben-Vordernberger
													Österr. Nordwestbahn
1,778.279	1,581.508	2,350.722	6,968.644	9,319.366	14.840	2,549.344	6,999.785	9,549.129	15.205	— 2·4	35.616	36.492	Garantierte Strecken
805.999	1,584.614	913.185	5,034.733	5,947.918	19.187	1,010.470	4,837.368	5,847.838	18.864	+ 1·7	46.049	45.273	Ergänzungsnetz
4,420.603	3,829.405	5,335.506	17,537.658	22,873.164	16.745	5,520.442	17,616.939	23,137.381	16.938	— 1 9	40.188	40.653	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellsch

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Mai 1905	1904	Im Monate Mai 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	41.937	29.291	17.776	43.637	61.413	1 861	74.810	2.267	— 17·9	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Lokalbahnen in Österreich	1.516	1.516	1,912.238	575.767	2,515.852	5,754.415	8,270.267	5.455	8,421.881	5.555	— 1·8	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	48.489	. . . .	11.662	. . . .	11.662	2.915	14.164	3.541	— 17·7	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	195.120	172.026	139.052	561.582	700.634	2.458	709.597	2.490	— 1·3	285	285
Eisenbahn Wien-Aspang	89	89	64.776	51.465	50.074	107.663	157.737	1.772	192.538	2.163	— 18·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	36.092	76.361	22.836	240.670	263.506	4.054	236.628	3.640	+ 11·3	65	65
2. Selbständige Lokalbahnen.													
Aktien-Ges. der Wiener Lokalb.	36	36	154.087	62.513	34.121	54.788	88.909	2.470	83.048	2.307	+ 7·1	30	30
Auspitzer Lokalbahn	7	7	3.930	1.845	977	2.091	3.068	438	2.783	398	+ 10·1	7	7
Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc) *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Böhmische Commerzialbahnen	193	193	35.674	16.710	18.106	50.528	68.634	356	75.057	389	— 8·5	193	193
Böhmisch-Leipa—Steinschönau	22	22	6.489	8.046	2.545	4.211	6.756	307	4.940	225	+ 36·4	22	22
Bozen-Meraner Bahn	31	31	38.888	11.357	55.755	47.488	103.243	3.330	90.177	2.909	+ 13·6	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.424	1.819	990	2.543	3.533	221	7.196	450	— 50·9	16	16
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	42	42	358.984	1.044	93.942	2.484	96.426	2.296	102.666	2.444	— 6·1	42	42
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.207	2.040	3.126	8.287	11.413	456	10.273	411	+ 10·9	25	25
Friedländer Bezirksbahnen	41	41	21.679	11.545	7.971	18.651	26.622	649	25.226	615	+ 5·5	41	41
Gänserndorf-Gaunersdorf	22	22	9.029	2.417	4.620	5.648	10.268	467	9.805	446	+ 4·7	22	22
Gmundener elektrische Bahn	3	3	7.713	. . . .	1.938	. . . .	1.938	646	2.194	731	— 11·6	3	3
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.460	1.175	1.737	3.551	5.288	211	7.241	289	— 27·0	25	25
Hruschau—Polnisch-Ostrau	4	4	16.249	3.436	2.723	2.951	5.674	1.419	6.061	1.515	— 6·3	4	4
Innsbruck-Hall i. T.	12	12	109.563	110	19.989	198	20.187	1.682	22.308	1.859	— 9·5	12	12
Korneuburg-Ernstbrunn	30	. . .	7.945	3.363	5.739	6.391	12.130	443	. . . .	. . .	. . .	30	. . .
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	18	3.580	3.944	2.016	4.435	6.451	358	4.930	274	+ 30·7	18	18
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	10.361	4.060	2.740	4.578	7.318	2.439	7.425	2.475	— 1·5	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.485	865	2.233	2.178	4.411	232	4.446	234	— 0·8	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	2.708	5.605	1.041	5.697	6.738	562	6.529	544	+ 3·3	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	2.046	2.876	1.954	3.005	4.959	165	5.120	170	— 2·9	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.188	661	416	1.112	1.528	102	1.967	131	— 22·1	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	17.231	2.208	22.495	8.751	31.246	1.302	34.671	1.445	— 9·9	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.187	6.063	1.009	7.008	8.017	534	6.961	464	+ 15·1	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	12.894	6.902	4.624	11.315	15.939	1.992	13.803	1.725	+ 15·4	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	82	10.261	5.799	7.339	15.891	23.230	283	27.169	331	— 14·5	82	82
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.992	1.384	4.250	4.892	9.142	366	8.397	336	+ 8·9	25	25
Pielachtalbahn	49	49	12.174	4.728	9.633	9.905	19.538	399	18.714	381	+ 4·7	49	49
Polna-Stecken—Polna-Stadt	6	. . .	1.227	294	518	722	1.240	206	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Přivoz (Oderfurt)—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	10	10	216.713	3.113	31.012	3.218	34.230	3.423	33.693	3.369	+ 1·5	10	10
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	3.222	2.415	2.272	6.456	8.728	582	8.426	562	— 3·6	15	15
Radkersburg-Luttenberg	25	25	3.739	3.435	2.190	5.100	7.290	292	7.201	288	+ 1·3	25	25
Rohitscher Lokalbahn	29	29	3.498	1.691	2.933	5.837	8.770	302	9.286	320	— 5·6	29	29
Saitz-Czeicz-Göding	38	38	6.047	4.646	2.920	7.448	10.368	273	11.486	302	— 9·6	38	38
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	30.486	6.263	10.401	10.095	20.496	1.464	22.563	1.612	— 9·1	14	14
Salzburg-Lamprechtshausen	25	25	10.976	4.284	6.800	8.681	15.481	620	14.113	565	+ 9·7	25	25
Salzkammergut-Lokalb.-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstr.)	67	67	12.853	4.271	14.443	11.187	25.630	383	31.344	468	— 18·2	67	67
Schafbergbahn **)	. . .	6	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	884	155	. . .	. . .	1
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	23.716	11.301	12.096	20.862	32.958	784	36.047	858	— 8·6	42	42
Schneebergbahn (Zahnradstr.) **)	. . .	3	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	3.066	1.022	. . .	. . .	1
Stammersdorf-Auersthal	22	22	14.616	757	6.011	1.441	7.452	339	7.668	349	— 2·9	22	22
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	12.718	39.058	4.308	43.147	47.455	2.636	42.686	2.371	+ 11·2	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	11.589	4.320	8.920	11.730	20.650	430	21.000	438	— 1·8	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	895	3.635	317	4.692	5.009	835	5.272	879	— 5·0	6	6
Steiermärkische Landesbahnen	49	49	11.895	10.171	6.647	17.721	24.368	497	26.894	549	— 9·5	49	49
Stubaitalbahn (elektr. Betrieb)	18	. . .	7.835	611	10.093	2.571	12.664	704	. . . .	. . .	. . .	15	. . .

*) Im Monate Mai 1905 und 1904 war der Betrieb eingestellt.
**) Der Verkehr war im Monate Mai 1905 eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905: für Personen und Gepäck (Kronen)	1905: für Güter (Kronen)	1905: im ganzen (Kronen)	1905: pro Kilom. (Kronen)	1904: für Personen und Gepäck (Kronen)	1904: für Güter (Kronen)	1904: im ganzen (Kronen)	1904: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate 1905 (Kronen)	1904 (Kronen)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
209.035	148.510	84.695	235.612	320.307	9.706	90.050	253.144	343.194	10.400	— 6·7	23.294	24.960	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
7,369.324	2,655.036	11,683.894	26,367.703	38,051.597	25.100	11,835.498	26,436.167	38,271.665	25.245	— 0·6	60.240	60.588	Hauptnetz u. Lokalb. in Österreich
113.671	. . . . .	27.132	. . . . .	27.132	6.783	28.469	. . . . .	28.469	7.117	— 4·6	16.279	17.081	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
836.980	890.031	611.296	2,721.466	3,332.762	11.694	690.986	2,642.844	3,333.830	11.698	— 0·03	28.065	28.075	Süd-Nordd. Verbindgsb.
256.025	211.865	188.903	468.820	657.723	7.390	222.686	510.722	733.408	8.240	— 10·3	17.736	19.777	Wien-Aspang Bahn
169.270	309.066	123.500	1,045.265	1,168.765	17.981	123.138	1,010.645	1,133.783	17.443	+ 3·1	43.152	41.856	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													2. Selbst. Lokalbahnen.
520.055	163.555	127.047	202.189	329.236	10.975	110.861	166.265	277.126	9.238	+ 18·8	26.340	22.171	A.-G. d. Wiener Lokalb.
21.968	5.693	5.338	7.272	12.610	1.801	5.881	8.913	14.794	2.113	— 14·8	4.322	5.071	Auspitzer Lokalbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc)
155.072	75.768	78.772	227.913	306.685	1.589	82.398	284.877	367.275	1.903	— 16·5	3.814	4.567	Böhm. Kommerzialb.
17.259	11.615	7.557	12.563	20.120	915	10.271	10.163	20.434	929	— 1·4	2.196	2.230	B.-Leipa-Steinschönau
180.133	49.956	258.044	201.714	459.758	14.831	242.570	175.063	417.633	13.472	+ 10·1	35.594	32.333	Bozen-Meraner Bahn
12.672	9.856	4.998	11.723	16.721	1 045	5.504	33.969	39.473	2.467	— 57·6	2.508	5.921	Brandeis-Neratowitz
1,443.737	4.301	368.098	11.303	379.401	9.033	354.170	10.976	365.146	8.694	+ 3·9	21.679	20.866	Dampftramway-Ges. vorm. Krauß & Co
14.436	8.790	14.096	30.011	44.107	1.764	14.804	36.995	51.799	2.072	— 14·9	4 234	4.973	Deutschbrod-Humpoletz
114.091	51.620	39.562	85.125	124.687	3.041	38.671	78.825	117.496	2.866	+ 6·1	7.298	6.878	Friedländer Bezirksb.
40.644	8.295	21.678	20.477	42.155	1.916	20.929	15.934	36.863	1.676	+ 14·3	4.598	4.022	Gänsernd.-Gaunersd.
31.133	. . . . .	7.602	. . . . .	7.602	2.534	7.781	. . . . .	7.781	2.594	— 2·4	6.082	6.226	Gmundener elektr. Bahn
10 604	6.765	7.351	18.015	25.366	1.014	8.569	21.794	30.363	1.214	— 16·5	2.433	2.913	Gr.-Priesen-W.-Auscha
73.646	20.979	12.450	17.272	29.722	7.431	13.597	16.284	29.881	7.470	— 0·5	17.834	17.928	Hruschau—Poln.-Ostrau
435.650	190	81.856	504	82.360	6.863	83.705	72	83.777	6.981	— 1·7	16.472	16.755	Innsbruck-Hall i. T.
35.956	15.225	23.782	32.115	55.897	1.863	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4.471	. . .	Korneuburg-Ernstbrunn
13.539	8.796	7.668	18.788	26.456	1.469	8.317	14.643	22.960	1.275	+ 15·2	3.525	3.060	Kühnsdorf-Eisenkappel
47.641	27.781	11.203	20.488	31.691	10.563	11.555	21.552	33.107	11.036	— 4·3	25.351	26.486	Kuttenberger Lokalb.
15.476	3.414	9.509	8.455	17.964	945	9.850	7.620	17.470	919	+ 2·8	2.268	2.208	Laibach-Oberlaibach
11.602	21.845	4.518	20.761	25.279	2.107	4.910	21.521	26.431	2.203	— 4·4	5.057	5.287	Lundenburg-Eisgrub
9.618	14.812	8.894	15.416	24.310	810	9.104	20.237	29.341	978	— 17·2	1.944	2.347	Melnik-Mšeno
5.975	3.193	2.144	5.103	7.247	483	2.570	5.196	7.766	518	— 6·7	1.159	1.243	Mšeno—Unter-Cetno
82.639	8.461	113.280	33.683	146.963	6.123	128.855	33.315	162.170	6.744	— 9·2	14.688	16.188	Mori-Arco-Riva a. G.
11.053	29.413	4.987	34.501	39.488	2.633	4.852	33.342	38.194	2.546	+ 3·4	6.319	6.110	Mutenitz-Gaya
60.422	36.849	21.754	57.813	79.567	9.946	20.209	50.654	70.863	8 858	+ 12·3	23.870	21.259	Neutitscheiner Lokalb.
41.072	25.320	31.593	65.668	97.261	1.186	31.145	72.442	103.587	1.263	— 6·1	2.846	3.031	N.-Ö. Waldviertelbahn
36.231	7.376	17.854	25.280	43.134	1.725	16.069	19.689	35.758	1.430	+ 20·6	4.140	3.432	Otrokowitz-Wisowitz
51.285	17.613	38.565	41.256	79.821	1.629	36.319	41.218	77.537	1.582	+ 3·0	3.910	3.797	Pielachtalbahn
5.979	2.072	2.035	3.149	5.184	864	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.074	. . .	Polna-Steck.—Polna-St.
1,058.630	13.136	153.343	12.987	166.330	16.633	138.292	16.927	155.219	15.522	+ 8·5	39.917	37.253	Přivoz (Oderfurt)-M.-Ostrau-Witkow.-Ellg.
15.336	11.828	9.421	26.545	35.966	2.397	10.363	30.986	41.349	2.755	— 13·0	5.753	6.612	Reichenau a/K.-Solnitz
16.830	9.875	10.691	17.567	28.258	1.130	9.974	17.917	27.891	1.116	+ 1·2	2.712	2.676	Radkersburg-Luttenbg.
14.984	6.480	11.497	21.939	33.436	1.152	12.552	25.141	37.693	1.299	— 11·3	2.765	3.117	Rohitscher Lokalbahn
31.974	21.761	15.161	37.137	52.298	1.376	16.424	50.958	67.382	1.773	— 22·4	3.302	4.255	Saitz-Czeicz-Göding
79.664	24.269	25.362	34.833	60.195	4.300	27.877	35.813	63.690	4.549	— 5·4	10.320	10 918	Salzburger Eisenb. u. Tr.
46.223	15.867	28.650	29.897	58.547	2.342	29.475	26.299	55.774	2.251	+ 4·0	5.621	5.406	Salzburg-Lamprechtsh.
47.103	18.618	46.153	45.209	91.362	1.364	55.899	50.995	106.894	1.595	— 14·5	3.274	3.828	Salzkammergut-Lokalb. (Adhäsionsstrecken)
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	884	. . . . .	884	884	. . .	. . .	2 122	Schafbergbahn
93.281	46.235	42.083	81.212	123.295	2.935	46.287	79.505	125.792	2.995	— 2·0	7.045	7.188	Schneebergb. (Adh.)
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	3.056	10	3.066	3.066	. . .	. . .	7.358	Schneebergb. (Zahnr.)
56.240	2.856	22 997	6.047	29.044	1.320	22.398	4.057	26.455	1.203	+ 9·7	3.168	2.887	Stammersdorf-Auersthal
56.724	164.013	18.213	187.948	206.161	11.453	17.919	164.527	182.446	10.136	+ 13·0	27.488	24.326	Stauding-Stramberger L.
44.543	20.630	32.450	53.260	85.710	1.786	34.120	56.550	90.670	1.889	— 5·5	4.286	4.534	Steyrtal-Bahn
3.785	13.244	1.334	16.729	18.063	3.011	1.348	16.187	17.535	2.923	+ 3·0	7.226	7.015	Stramberg-Wernsdorf
49.545	48.986	26.252	83.824	110.076	2.246	28.630	77.787	106.417	2.172	+ 3·4	5.390	5.213	Steiermärk. Landesb.
19.715	1.916	22.931	7.660	30 591	2.039	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.894	. . .	Stubaitalb. (elekt. B.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Mai 1905	1904	Im Monate Mai 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Swoleňoves-Smečna	10	10	3.144	22.825	478	28.531	29.009	2.901	26.887	2.689	+ 7·9	10	10
Überetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	14.645	4.018	12.001	13.179	25.180	1.678	26.168	1.745	— 3·8	15	15
Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	8	8	2.001	2.825	682	7.850	8.532	1.067	6.855	857	+ 24·5	8	8
Zillertalbahn	32	32	8.699	1.587	8.324	6.353	14.677	459	14.771	462	+ 0·7	32	32
Summe	20.818	20.572	15,194.233	9,514.428	14,592.454	40,564.133	55,156.587	2.649	54,969.467	2.672	— 0·9	20.809	20.559
B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.													
1. Mit Dampfbetrieb.													
Achenseebahn	3·46	6·31	846	204	1.913	818	2.731	...	5.224	...	...	...	...
Gaisbergbahn	4·06	5·25	1.224	48	2.900	786	3.686	...	4.515	...	...	...	...
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn	8·37	8·37	10.053	409	6.055	1.395	7.450	...	7.622	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	21.537	67	12.341	294	12.635	...	18.813	...	...	...	...
Königshof-Beraun-Koněprus	11·93	11·52	....	17.500	....	18.065	18.065	...	15.486	...	...	...	...
Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt	3·37	3·37	12.584	....	2.071	....	2.071	...	2.023	...	...	...	...
2. Mit elektrischem Betriebe.													
Aussiger elektrische Straßenbahn	8·83	8·83	189.743	....	18.586	....	18.586	...	18 773	...	...	...	...
Bielitz-Zigeunerwald	4·85	4·85	51.174	....	8.011	....	8.011	...	12.468	...	...	...	...
Brünner elektrische Straßenbahn	22·20	22·20	662.379	7 958	79.520	10.844	90.364	...	97.466	...	...	...	...
Brüx-Oberleutensdorf-Fohnsdorf	12·91	12·91	62.146	....	12.064	....	12.064	...	14.772	...	...	...	...
Czernowitzer elektr. Straßenbahn	6·44	6·44	158.488	....	16.365	....	16.365	...	15.291	...	...	...	...
Dornbirn-Lustenau	11·13	11·13	19.539	36	5.313	327	5.640	...	7.129	...	...	...	...
Gablonzer elektr. Straßenbahn	22·78	21·35	123.884	1.830	24.252	4.989	29.241	...	29.656	...	...	...	...
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·19	32·19	645.690	....	107.342	....	107.342	...	114.737	...	...	...	...
Graz-Maria Trost	5·13	5·13	40.371	....	9.338	....	9.338	...	11.656	...	...	...	...
Krakauer elektrische Kleinbahn	10·69	10·31	418 500	....	45.036	....	45.036	...	41.051	...	...	...	...
Laibacher elektr. Straßenbahn	5·11	5·11	81.649	....	9.906	....	9.906	...	10.599	...	...	...	...
Lemberger elektr. Straßenbahn	8·33	8·33	747.534	....	69.802	....	69.802	...	59.755	...	...	...	...
Marienbader elektr. Stadtbahn	2·20	2·20	22.757	....	5.684	....	5.684	...	5.372	...	...	...	...
Mendelbahn (Kaltern - Mendel) [Adhäsions- u. Drahtseilbahn]	4·55	4·55	5.447	30	10.666	302	10.968	...	14.329	...	...	...	...
Olmützer elektrische Straßenbahn	5·35	5·35	92.215	....	14.085	....	14.085	...	14.689	...	...	...	...
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	9·35	96.850	....	12.801	....	12.801	...	14.725	...	...	...	...
Polaer elektrische Straßenbahn	4·75	4.75	87.595	....	9.347	....	9.347	...	12.574	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	144.652	....	21.249	....	21.249	...	20.706	...	...	...	...
Prager elektrische Straßenbahn	45·29	44·82	2,403.341	....	309.097	....	309.097	...	297.331	...	...	...	...
Reichenberger elektr. Straßenb.	7·21	6·14	157.471	....	19.536	....	19.536	...	19.051	...	...	...	...
Teplitz-Eichwald	10·52	10·52	118.826	....	17.809	....	17.809	...	20.319	...	...	...	...
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	783.887	....	89.244	....	89.244	...	100.815	...	...	...	...
Triester elektrische Kleinbahn, Triest-Opčina	5·18	5·18	27.632	543	13.688	1.501	15.189	...	20.108	...	...	...	...
Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr	11·91	11·91	261.711	....	45.604	....	45.604	...	47.402	...	...	...	...
Wien (Praterstern)-Kagran *)	...	5·28	....	....	....	....	....	...	16.127	...	...	...	...
Wiener städtische elektrische Straßenbahnen	184·43	175·45	17.360.260	....	2,451.392	....	2,451.392	...	2,427.192	...	...	...	...
3. Drahtseilbahnen.													
Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag	0·11	0·11	30.261	....	1.767	....	1.767	...	1.799	...	...	...	...
Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag	0·40	0·40	16.153	....	2.483	....	2.483	...	3.081	...	...	...	...
Salzburg-Festg. Hohensalzburg	0·20	0·20	8.954	....	2 031	....	2.031	...	2.855	...	...	...	...
Schloßbergbahn in Graz	0·21	0·21	13.728	....	2.467	....	2.467	...	3.521	...	...	...	...
Summe	503·56	500·14	24,879.081	28.625	3,459.765	39.321	3,499.086	...	3,529.032	...	...	...	...

*) Die Ergebnisse der von der Gemeinde Wien erworbenen elektrischen Straßenbahn Wien (Praterstern)-Kagran erscheinen ab 1. Jänner 1905 unter den Wiener städtischen elektrischen Straßenbahnen ausgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1905: für Personen und Gepäck (Kronen)	1905: für Güter (Kronen)	1905: im ganzen (Kronen)	1905: pro Kilom. (Kronen)	1904: für Personen und Gepäck (Kronen)	1904: für Güter (Kronen)	1904: im ganzen (Kronen)	1904: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate 1905 (Kronen)	1904 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
11.917	120.791	1.811	150.988	152.799	15.280	1.776	146.819	148.595	14.860	+ 2·8	36.672	35.664	Swoleňoves-Smečna
53.870	12.932	42.570	53.546	96.116	6.407	47.531	55.387	102.918	6.861	— 6·6	15.377	16.466	Überetscherbahn
2.566	10.741	862	30.711	31.573	5.947	950	27.696	28.646	3.581	+ 10·2	9.473	8.594	Wickwitz-Gießhübl S.
39.937	11.985	35.898	35.359	71.257	2.227	37.505	29.618	67.123	2.098	+ 6·2	5.345	5.035	Zillertalbahn
63,268.156	45,464.481	62,507.797	193,717.500	256,225.297	12.313	63,570.145	190,846.695	254,416.840	12.375	+ 0·5	29.551	29.700	**Summe**
													B. Kleinbahnen u. diesen gleichzuhaltende Bahnen.
													1. Mit Dampfbetrieb.
846	204	1.913	818	2.731	...	4.290	934	5.224	...	...	...	...	Achenseebahn
1.224	48	2.900	786	3.686	...	3.876	639	4.515	...	...	...	...	Gaisbergbahn
17.635	749	10.215	2.528	12.743	...	11.494	517	12.011	...	...	...	...	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn
38.960	249	33.045	883	23.928	...	31.490	1.052	32.542	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
.....	66.220	....	68.954	68.954	...	....	64.768	64.768	...	...	...	...	Königshof-B.-Koněprus
64.398	.....	10.444	.....	10.444	...	10.006	.....	10.006	...	...	...	...	Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt
													2. Mit elektr. Betriebe.
857.761	.....	83.590	.....	83.590	...	83.977	.....	83.977	...	...	...	...	Aussiger elektr. St.B.
170.160	.....	25.577	.....	25.577	...	30.542	.....	30.542	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
2,813.261	44.879	346.886	54.115	401.001	...	344.714	70.170	114.884	...	...	...	...	Brünner elektr. St.B.
287.595	.....	54.828	.....	54.828	...	62.884	.....	62.884	...	...	...	...	Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf
607.905	.....	62.426	.....	62.426	...	58.452	.....	58.452	...	...	...	...	Czernowitzer elek. St.B
97.634	185	25.481	1.612	27.093	...	30.586	906	31.492	...	...	...	...	Dornbirn-Lustenau
596.579	9.910	115.053	25.470	140.523	...	110.514	23.597	134.111	...	...	...	...	Gablonzer elektr. St.B.
2,757.078	.....	473.915	.....	473.915	...	470.141	.....	470.141	...	...	...	...	Grazer elektr. Kleinb.
131.893	.....	30.130	.....	30.130	...	32.767	.....	32.767	...	...	...	...	Graz-Maria Trost
1,664.826	.....	181.825	.....	181.825	...	175.784	.....	175.784	...	...	...	...	Krakauer elektr. Kleinb.
363.687	.....	44.604	.....	44.604	...	44.340	.....	44.340	...	...	...	...	Laibacher elektr. St.B.
3,110.111	.....	284.427	.....	284.427	...	246.273	.....	246.273	...	...	...	...	Lemberger elektr. St.B.
64.586	.....	10.647	.....	10.647	...	10.750	.....	10.750	...	...	...	...	Marienbader elektrische Stadtbahn
12.155	50	26.019	515	26.534	...	29.742	685	30.427	...	...	...	...	Mendelbahn (Kaltern-Mendel) (Adhäs.- u. Drahtseilb.)
423.159	.....	64.875	.....	64.875	...	64.571	.....	64.571	...	...	...	...	Olmützer elektr. Str.B.
474.801	.....	51.097	.....	51.097	...	55.392	.....	55.392	...	...	...	...	Pilsener elektr. Kleinb.
412.442	.....	44.101	.....	44.101	...	29.657	.....	29.657	...	...	...	...	Polaer elektr. Straßenb.
671.148	.....	99.138	.....	99.138	...	96.051	.....	96.051	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
9,683.463	.....	1,311.221	.....	1.311.221	...	1,218.947	.....	1,218.947	...	...	...	...	Prager elektr. Straßenb.
649.631	.....	81.502	.....	81.502	...	78.461	.....	78.461	...	...	...	...	Reichenberger el. St.B.
580.802	.....	77.934	.....	77.934	...	79.234	.....	79.234	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
3,415.727	.....	388.232	.....	388.232	...	387.979	.....	387.979	...	...	...	...	Triester Tramway, elektr. Linien
111.643	3.228	55.429	10.351	65.780	...	53.034	1.663	54.697	...	...	...	...	Triester elektr. Kleinb., Triest-Opčina
1,022.984	.....	167.846	.....	167.846	...	157.032	.....	157.032	...	...	...	...	Tramway- und Elektrizitäts-Ges. Linz-Urfahr
.....	.....	.....	.....	.....	...	62.736	.....	62.736	...	...	...	...	Wien (Praterst.)-Kagran
74,268.313	.....	10,529.151	.....	10,529.151	...	10,098.413	.....	10,098.413	...	...	...	...	Wiener städtische elektrische Straßenbahnen
													3. Drahtseilbahnen.
143.718	.....	5.318	.....	5.318	...	5.274	.....	5.274	...	...	...	...	Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag
25.504	.....	3.899	.....	3.899	...	5.036	.....	5.036	...	...	...	...	Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag
13.052	.....	3.121	.....	3.121	...	4 335	.....	4.335	...	...	...	...	Salzburg-Festung Hohensalzburg
34.231	.....	6.230	.....	6.230	...	7.953	.....	7.953	...	...	...	...	Schloßbergbahn in Graz
.05,588.912	125.722	14,703.019	166.032	14,869.051	...	14,196.727	164.931	14,361.658	...	...	...	...	**Summe**

Böhmische Nordbahn. Die Minuseinnahme aus dem Personenverkehre ergab sich aus der Verschiebung der Pfingstfeiertage, welche im Vergleichsjahre 1904 schon in den Monat Mai, heuer aber erst in den Monat Juni fielen, sowie auf die Anzahl der Sonn- und Feiertage überhaupt (acht pro 1904 und nur fünf pro 1905).

Die Pluseinnahme im Güterverkehre gründet sich auf einer Steigerung des Verkehres im allgemeinen.

Bozen-Meraner Bahn. Die Mehreinnahme resultiert aus der außerordentlich hohen Personenfrequenz und dem starken Güterverkehre, welcher zum Teil der lebhaften Bautätigkeit in Meran und Untermais, zum Teil dem Bau der Vinschgaubahn zuzuschreiben ist.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Mai 1905 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 3177, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 14.977, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 11.800; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 34.099, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 66.499, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 32.400 ergeben.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultieren aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern.

Die definitiven Richtigstellungen pro Jänner 1905 ergaben Mehreinnahmen, und zwar beim Unternehmen lit. A von K 11.957 und beim Unternehmen lit. B von K 39.560, welche in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits berücksichtigt sind.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. Die Mindereinnahmen gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres rühren davon her, daß im Vorjahre in diesen Monat die Pfingstfeiertage fielen und die Witterung eine günstigere war.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Mai 1905 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 176.122 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 216.854.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 54.453 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 172.284.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Mehl und Mahlprodukten	um	1.651 t
Steinen aller Art	„	4.876 t
Eisen und Stahl	„	9.809 t
Kohlen	„	31.065 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	866 t
Zucker, raffiniert	„	2.180 t
Zucker, roh	„	2.115 t
Holz aller Art	„	3.400 t
Erzen und Schlacken	„	253 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 24.700 Personen und das Erträgnis um K 12.766 ab.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 7866 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 21.424 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Eisen und Stahl	um	824 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Getreide aller Art	um	751 t
Zucker, roh	„	347 t
Holz aller Art	„	1.941 t
Steinen aller Art	„	1.761 t
Erzen und Schlacken	„	108 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 12.357 Personen und das Erträgnis um K 4281 ab. Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 3297 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 9116 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Mehrverfrachtung und die Artikel Mehl und Mahlprodukte, Zucker, raffiniert, Holz aller Art, ferner Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Mai 1904, im Personenverkehre eine Abnahme um 1129 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 488, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 345 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 630.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Holz aller Art und Steine aller Art eine Mehr- und betreffs des Artikels Getreide aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Zunahme um 54 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 300, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 98 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 445.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Eisen und Stahl eine Mehr- und betreffs der Artikel Getreide aller Art und Holz aller Art eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Auspitzer Lokalbahn resultierte im Monate Mai 1905 gegenüber dem Monate Mai 1904 im Personenverkehre eine Abnahme um 1335 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 288, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 561 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 573.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich der Artikel Getreide aller Art und Steine aller Art eine Mehrbeförderung wahrzunehmen.

Was die Lokalbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 270 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 60, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 902 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 1116.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Mehl und Mahlprodukte, Holz aller Art und Steine aller Art eine Transportzunahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ergab sich in diesem Monate gegenüber dem gleichen des Vorjahres eine Abnahme um 1591 Personen

und eine Abnahme des Erträgnisses um K 700, ferner eine Zunahme des Güterverkehres um 592 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 909.

Eine Mehrbeförderung ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Steine aller Art zu verzeichnen.

Was schließlich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so verzeichnet sie im Personenverkehre eine Abnahme um 287 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 104; dann im Güterverkehre eine Abnahme um 570 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 159, wobei hauptsächlich der Artikel Steine aller Art eine Transportabnahme aufweist.

Der fast durchwegs hervortretende Rückgang im Personenverkehre ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß im Jahre 1904 die Pfingstwoche in den Monat Mai gefallen ist.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen pro Februar 1905 ergab ein Plus von K 165.121, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 35,381.389 bereits enthalten ist.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke). Das günstige Ergebnis ist der Mehrverfrachtung von Kohlen zuzuschreiben.

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro Jänner 1905 ergab sich ein Plus von K 36.718, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 2,405.156 bereits berücksichtigt ist.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Die Mehreinnahme ist der besseren Bausaison und den stärkeren Verfrachtungen des Kalkwerkes Tomašek zuzuschreiben.

Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Mai 1905 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Mai 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Österr. Nordwestbahn:				
Garantiertes Netz . . .	— 67.428	Personen	— K	84.784
Ergänzungsnetz . . .	— 27.295	„	— „	35.802
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 32.361	„	— „	48.687

Die Mindereinnahme ist dem geringeren Verkehre entsprechend. Der geringere Verkehr ist darauf zurückzuführen, daß die Feiertage „Christi Himmelfahrt" und „Pfingsten" im vorigen Jahre in den Monat fielen.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Mai 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Öst. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 9.987 t	+ K	93.829
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 5.101 t	+ „	127.009
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	+ 7.808 t	+ „	39.724

Die erzielten Mehreinnahmen entsprechen der allgemeinen Verkehrssteigerung.

Die definitiven Abrechnungen pro Jänner 1905 ergaben Mehreinnahmen, und zwar beim garantierten Netze von K 74.634, beim Ergänzungsnetze von K 83.724 und bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn von Kronen 31.652, welche in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits inbegriffen sind.

Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro Jänner 1905 ergab ein Plus von K 180.806, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 22,873.164 bereits enthalten ist.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluß der Lokalbahnen, im Monate Mai 1905 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Abnahme um K 163.215 erfahren, indem der Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 324.315 und der Frachtenverkehr eine Mehreinnahme von K 161.100 ergab.

Die Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Mödling-Brühl zeigten gleichfalls Mindereinnahmen.

Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn K 97

Personenverkehr	— K	673
Frachtenverkehr	+ K	576

bei letzterer Bahn . . . . K 2.502

Eine Steigerung der Einnahmen trat hingegen ein bei der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg von . . . . K 317

Personenverkehr	— K	1.356
Frachtenverkehr	+ K	1.673

Von den Pachtbahnen weisen nachstehende eine Zunahme der Erträgnisse aus:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . K 26.878

Personenverkehr	— K	4.105
Frachtenverkehr	+ K	30.983

Leoben-Vordernberger Bahn . . . K 20.323

Personenverkehr	+ K	523
Frachtenverkehr	+ K	19.800

Graz-Köflacher Bahn . . . . . . K 15.492

Personenverkehr	— K	12.538
Frachtenverkehr	+ K	28.030

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . K 89

Personenverkehr	— K	372
Frachtenverkehr	+ K	461

Eine Abnahme der Einnahmen ergab sich hingegen bei der

Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee um . . . . K 3.425

Personenverkehr	— K	4.628
Frachtenverkehr	+ K	1.203

und bei der

Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . K 35

Personenverkehr	— K	485
Frachtenverkehr	+ K	450

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen des Hauptbahn- und Lokalbahnnetzes (exkl. der elektrischen Bahn Mödling-Brühl) pro Februar 1905 resultiert ein Plus von K 229.764, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 38,051.597 bereits berücksichtigt ist.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Mai 1905 wurden um 23.231 Reisende wenger befördert und um K 27.171 weniger eingenommen als im gleichen Monate 1904. Der Ausfall erklärt sich durch den Umstand, daß die Pfingstfeiertage im Vorjahre in den Monat Mai fielen und dieser Monat im Vorjahre überhaupt um drei Sonn- und Feiertage mehr enthielt, als dies im laufenden Jahre der Fall war.

Im Güterverkehre ergibt sich ein Ausfall von 5037 t und K 7630, veranlaßt durch die bis zum 13. Mai 1905 dauernde Einstellung des Betriebes auf der Schleppbahn zu den Ziegelwerken in Biedermannsdorf, die Beendigung größerer Holztransporte von Aspang nach ausländischen Stationen, sowie durch die geringere Verfrachtung von Mineralkohle und Gips.

Im gesamten verbleibt somit eine Mindereinnahme von K 34.801.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre zeigt sich eine Abnahme um 4624 Personen und K 4808. Die Ursachen dieses Ausfalles sind die gleichen wie die bei der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang angeführten, mit der Erweiterung, daß der Betrieb der Zahnradstrecke im Vorjahre am 21. Mai, heuer aber erst am 1. Juni aufgenommen wurde.

Nach Abrechnung der im Güterverkehre erzielten Mehreinnahme von K 1719 verbleibt somit eine Mindereinnahme von K 3089.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 345. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Juli wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Minister des Innern und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Hauck und Genossen, betreffend die Konstituierung der Aktiengesellschaft für die Lokalbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau.

II. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

1. der Abgeordneten Vychodil und Genossen, wegen Anstellung eines der böhmischen Sprache nicht mächtigen Stationschefs in Kojetein;
2. der Abgeordneten Weiser und Genossen, betreffend die Einführung eines Nachtschnellzuges Wien—Lemberg auf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
3. der Abgeordneten Dr. Šusteršič und Genossen, betreffend die Aufbesserung der materiellen Lage der Staatsbahnwächter;
4. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend die Beantwortung mehrerer von ihm an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums gerichteten Interpellationen über das Amtsgebaren des Hofrates Tuček;
5. der Abgeordneten Krempa und Genossen, betreffend die Behandlung des verunglückten Bahnwächters Franz Moskal in Rozwadów;
6. der Abgeordneten Daszýnski und Genossen, betreffend die Verfolgungen der organisierten Eisenbahner durch die Staatsbahn-Direktion Stanislau und die Verhältnisse in den Eisenbahnwerkstätten in Stanislau;
7. der Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Stellung der Kanzlisten der Staatsbahnen und insbesondere betreffend die Avancementsverhältnisse bei der Stanislauer Staatsbahn-Direktion.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sedletz-Kuttenberg nach Zruč. (Übertragung der Brückenwage von der Station Kuttenberg-Stadt in die Station Zbraslawitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. Juni die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen beantragte Übertragung der Brückenwage von der Station Kuttenberg-Stadt in die Station Zbraslawitz der im Baue befindlichen Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč genehmigt. [E.-M.-Z. 27.691.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Zwickau nach Gabel. (Übereinkommen, betreffend die Neuherstellungen und Umgestaltungen in der Station Deutsch-Gabel.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. Juni das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit der Böhmischen Nordbahn getroffene Übereinkommen, wonach die aus Anlaß der Einmündung der im Baue befindlichen Lokalbahn Zwickau-Gabel in der Station Deutsch-Gabel nötigen Neuherstellungen und Umgestaltung von der erstgenannten Gesellschaft selbst auf Kosten der Anschlußbahn hergestellt werden, genehmigend zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 25.573.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Aujezd-Luhatschowitz nach Luhatschowitz. (Baukonsenserteilung für mehrere Herstellungen in der Station Luhatschowitz.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat unterm 30. Mai auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. Mai in Luhatschowitz gepflogenen Lokalerhebung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, den Baukonsens für das von Dr. Cyrill Seifert, Vizepräsident des mährischen Landeskulturrates in Brünn, vorgelegte Projekt, betreffend das Aufnahmsgebäude, den freistehenden Passagierabort, das Frachtenmagazin mit einer erhöhten Laderampe, das Heizhaus samt einer Kaserne für Angestellte, die Werkstätte mit Wasserturm, das Kohlenmagazin, den Requisitenschupfen, den Stationsbrunnen und die Kehrichtgrube in der Station Luhatschowitz der im Baue befindlichen Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 27.739.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Münchengrätz nach Kriesdorf. (Detailprojektsvorlage für die Variante in der Teilstrecke von km 0·0 bis km 3·9: Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, über das vom Konsortium für den Bau einer Lokalbahn von Münchengrätz über Böhmisch-Aicha nach Kriesdorf im Wege der k. k. Statthalterei in Prag vorgelegte Detailprojekt für eine Variante in der Teilstrecke von km 0·0 bis km 3·9 der genannten Lokalbahn (durch welches eine günstigere Übersetzung des Isertales angestrebt wird) nach vorangehender Erörterung der Trassen- und Stationsfragen die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen anläßlich und unbeschadet der durchgängigen Kommissionierung des Hauptprojektes vorzunehmen. [E.-M.-Z. 28.261.]

Projektierte Probestrecke einer normalspurigen elektrischen Straßenbahn mit patentiertem Oberflächenkontaktsysteme in Triest. (Ergebnis der politischen Begehung: Erteilung des Baukonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Juni den von der k. k. Statthalterei in Triest erstatteten Bericht über das Ergebnis der am 27. Mai durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projektes, betreffend die Herstellung einer 600 m langen elektrischen Straßenbahnstrecke in Triest mit patentiertem Oberflächenkontaktsysteme, welche in km 0·042 der Linie Boschetto—Servola der Triester Tramway-Gesellschaft abzweigen und auf der neuen Straße nach S. Giovanni (Viale Raffaelo Sanzio) führen soll, bei welcher Amtshandlung auf Grund des anstandslosen Ergebnisses derselben der Baukonsens ex commissione namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt worden ist, genehmigend zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 28.730.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Brünn nach Lösch. (Genehmigung des Situationsplanes für die Station Brünn-Czernowitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Juni den von Doktor Cyrill Seifert, Vizepräsident des mährischen Landeskulturrates in Brünn, vorgelegten neuen Situationsplan für die Station Brünn-Czernowitz der Lokalbahn Brünn-Lösch zur Ausführung genehmigt. Hierdurch tritt der ursprüngliche, mit dem Erlasse vom 22. August 1904, Z. 30.335, genehmigte diesbezügliche Stationsplan außer Gültigkeit. [E.-M.-Z. 29.690.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eigentums- und Betriebslängen der vereinigten Preußischen und Hessischen Staatseisenbahnen.) Auf Grund der von den kgl. Eisenbahn-Direktionen eingereichten Längennachweisungen ist im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Zusammenstellung der Eigentums- und Betriebslängen der vereinigten Preußischen und Hessischen Staatseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1904 angefertigt. Darnach belief sich die Eigentumslänge der Vollspurbahnen Ende 1904 auf 33.822·51 km, die Betriebslänge auf 33.879·93 km; in ersteren Längen waren 1172·39 km hessischer und 3878 km badischer Besitz enthalten. Von der Länge der betriebenen Bahnstrecken waren 21.184·51 km Haupteisenbahnen und 12.695·42 km Nebeneisenbahnen. Die Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr beliefen sich auf 315·73 km. An Schmalspurbahnen, die sich in den Bezirken Erfurt und Kattowitz befinden, waren 250·80 km für den öffentlichen Verkehr vorhanden, ohne öffentlichen Verkehr 85·33 km.

Bayern. (Errichtung einer neuen Zentralwerkstätte.) Von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurde ab 1. Juli eine weitere Zentralwerkstätte in Aubing (nächst München an der Bahnlinie München — Herrsching gelegen) errichtet. [„Z. d. V. D. E.-V“.]

Schiffahrt.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der provisorischen Hafenordnung für den Freudenauer Hafen in Wien. Das k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 14. Juni 1905, Z. 31.501, die Gültigkeitsdauer der provisorischen Hafenordnung für den Freudenauer Hafen in Wien bis 1. Juli 1906 verlängert und gleichzeitig die Ergänzung des § 23 der provisorischen Hafenordnung durch Beifügung des Zusatzes: „— für jedes während der Zeit vom 16. März bis 14. November im Hafen eingestellte Fahrzeug oder schwimmende Objekt ist eine Gebühr von 0·05 Heller pro Quadratmeter und Tag zu entrichten“ genehmigt.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Austria“ nach Kobè.) Dieser Dampfer von 4879 Tonnen Gehalt ist am 27. Mai mit 7 Passagieren und 3006 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 1288 Stück Holz in der Ausreise Nr. 5 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 5252 kg und 1218 Stück Holz, Suez 6249 kg (worunter 560 kg Zucker), Vancover 70 Stück Holz, Suakim 289 kg, Gedda 27.987 kg, Aden 16.686 kg, Massaua 11.539 kg (worunter 2800 kg Zucker), Hodeidah 6303 kg, Bombay 475.620 kg (worunter 51.400 kg Zucker), Bassorah 95.042 kg (worunter 25.700 kg Zucker), Bushire 3831 kg, Bagdad 7300 kg, Bahrein 1106 kg, Cochin 197 kg, Chivaz 165 kg Manufakturwaren, Mahomerah 45 kg Muster, Calicut 61 kg Glaswaren, Colombo 36.938 kg, Melbourne 1071 kg, Sydney 2947 kg, Calcutta 112 kg Baumwollwaren, Madras 962 kg Metallwaren, Penang 66.422 kg, Singapore 535.954 kg, Samarang 117.451 kg, Soerabaya 55.156 kg, Batavia 22.939 kg, Telok-Semave 276 kg Papier, Pontianak 165 kg Papier, Boeleleng 630 kg Baumwollwaren, Macassar 3343 kg, Atjek 86 kg Papier, Segli 214 kg Seife, Padang 1240 kg Seife, Cheribon 2082 kg, Baudjermasin 4556 kg, Belawan-Deli 6037 kg, Muscat 118 kg Muster, Menado 557 kg, Oleh-leh 47 kg Muster, Bangkok 4546 kg, Saigon 3620 kg, Hongkong 258.846 kg, Manilla 31.645 kg, Foochow 63 kg Eisenwaren, Shanghae 356.884 kg, Tientsin 47.108 kg, Hankow 20.142 kg Papier, Yokohama 320.099 kg, Kobè 444.999 kg und nach Yokohama option Kobè 710 kg Seife.

— (Ankunft des Dampfers „Africa“ von Durban.) Dieser Dampfer ist am 28. Mai mit 120 Passagieren und 503 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 314 Tonnen nach Triest, 1 Tonne nach Fiume und 188 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 3 der Ostafrika-Linie von Durban in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Durban 314.000 kg (wovon 155.000 kg für das Ausland), Beira 862 kg Häute, Mombassa 36.470 kg (wovon 1060 kg für Fiume und 14.400 kg für das Ausland), Zanzibar 67.876 kg (wovon 7690 kg für das Ausland), Aden 41.207 kg (wovon 4970 kg für das Ausland), Suez 15.760 kg und aus Port Said 27.175 kg (wovon 6000 kg für das Ausland).

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix“ von Bombay.) Dieser Dampfer ist am 17. Mai mit 121 Passagieren und 2357 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 569½ Tonnen nach dem Auslande und 18 Tonnen nach Fiume bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 6 der Bombay-Eillinie von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Bombay 1,703.712 kg (wovon 10.493 kg für das Ausland), dem Persischen Golfe 19.386 kg Häute, Malabar 15.225 kg Pfeffer, Suez 573.094 kg (wovon 18.310 kg für Fiume und 549.546 kg für das Ausland) und aus Port Said 45.579 kg (wovon 9540 kg für das Ausland).

— (Abfahrt des Dampfers „Koerber“ nach Durban.) Dieser Dampfer von 3164 Tonnen Gehalt ist am 28. Mai mit 29 Passagieren und 530 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 5 der Ostafrika-Linie von Triest nach Durban abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Mombassa 77.217 kg (worunter 50.350 kg Zucker), Beira 33.134 kg, Zanzibar 29.250 kg, Delagoabay 305.595 kg und nach Durban 85.187 kg.

Verschiedene Mitteilungen.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Am 1. Juli wurde ein sechster Nachtrag zu dem vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen Verzeichnisse derjenigen Stationen Deutschlands, die zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben.

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 20. Juni dem öffentlichen Verkehre übergebene 9·6 km lange Strecke Eimbeckhausen—Münder a. D. der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Wagenübereinkommen.) Der Nachtrag III zum Vereins-Wagenübereinkommen ist allseitig eingeführt worden.

— (Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen, sowie der Lieferfristverkürzungen.) Diese Nachweisung ist neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen verteilt worden. Durch die neu herausgegebene Nachweisung wird die im Juli 1901 ausgegebene Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen u. s. w. aufgehoben.

Krakauer Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 11. April fand in Krakau unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Anton Ritter v. Oborski die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Krakauer Tramway-Gesellschaft statt. An derselben nahmen neun Aktionäre teil, welche 4278 Aktien mit 427 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1904 die Betriebseinnahmen K 452.384·54 (gegen Kronen 427.789·54 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 457·68 (K 163·40) die Zinseneingänge K 5498·78 (K 7803·97), die Betriebsausgaben K 255.857·42 (K 261.843·58), die Verwaltungsauslagen K 7060·49 (K 7846·80) und der Jahresertrag Kronen 195.423·09 (K 166.066·53) — Zuzüglich des Gewinnvortrages per K 15.686 (K 33.722·79) standen K 211.109·09 (Kronen 199.789·32) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere nahm den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß zur Kenntnis und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. — Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 18.000 in den Erneuerungsfonds, K 8871·15 in den Reservefonds zu hinterlegen, K 142.000 zur Ausschüttung einer vierprozentigen Aktiendividende (wie im Vorjahre), K 5000 zur Verwaltungsratstantieme, K 5000 zu den üblichen Gratifikationen, sowie K 17.750 zur Ausschüttung einer einhalbprozentigen Superdividende an die Aktienbesitzer (wie im Vorjahre) zu verwenden und den Rest per K 14.487·94 auf neue Rechnung vorzutragen. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Anton Ritter v. Oborski und Direktor Fr. Nonnenberg wurden wiedergewählt. Nach vorgenommener Wahl des Revisionsausschusses wurde zu Punkt 6 der Tagesordnung das Formular für die an Stelle der getilgten Aktien auszugebenden Genußscheine festgestellt und hierbei der Verwaltungsrat ermächtigt, allfällige von der Regierung geforderte Abänderungen des Textes dieses Formulares, sowie allfällige aus diesem Anlasse etwa durchzuführende Statutenänderungen selbständig zu beschließen und mit der Regierung zu vereinbaren. [E.-M.-Z. 30.022.]

Bielitz-Bialaer Elektrizitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. April fand in Bielitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Salomon Pollak und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Moritz Mienzil die diesjährige (8.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Bielitz-Bialaer Elektrizitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft statt. In derselben waren 870 Aktien mit 435 Stimmen vertreten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1904 die Betriebseinnahmen K 86.426·60 (gegen K 72.222·16 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 550·33 (K 386·84), die Betriebsausgaben K 53.822·59 (K 49.473·12), die sonstigen Auslagen K 3004·10 (K 3727·70) und der Gewinn K 30.150·24 (K 19.408·18). Der letztere wurde zur Tilgung der restlichen Hypothekarschuld an die Bielitzer Sparkassa, zum Rückkaufe von 40 Stück gesellschaftlichen Aktien, sowie zum Vortrage auf neue Rechnung verwendet. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Erwin Bathelt und Gustav Frisch wiedergewählt. [E.-M.-Z. 31.174.]

Gablonzer Straßenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 17. Mai fand in Gablonz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hugo v. Noot und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirks-Oberkommissärs Wilhelm Müller Edlen v. Müllersheim die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gablonzer Straßenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 5140 Aktien mit 5140 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1904 die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe K 359.012·30 (gegen K 296.571·66 im Vorjahre), die Einnahmen aus der Stromabgabe K 17.423·11 (K 12.991·35), die Einnahmen aus dem Speditionsbureau K 28.568·72 (K 446·38 plus verschiedene Einnahmen per K 6719·66), die Ausgaben aus dem Bahnbetriebe K 278.509·09 (K 238.362·32), die Ausgaben aus der Stromabgabe K 13.833·98 (K 10.545·50) und die Ausgaben aus dem Speditionsbureau K 27.850·94, so daß sich ein Überschuß von K 84.810·12 (K 67.821·23) ergab. Zuzüglich des Gewinnvortrages per K 10.626·22 (K 14.890·32) und abzüglich der Zinsen per K 42.269·45 (K 36.634·53) stellte sich der Gewinn auf K 53.166·89 (K 46.077·02, bezw. K 45.626·22). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne K 35.000 in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, K 15.600 zur Aktientilgung und K 1500 zur erstmaligen Dotierung eines Unterstützungsfonds zu verwenden und den Rest per K 1066·89 auf neue Rechnung vorzutragen. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Dr. Richard Foregger und Hugo v. Noot wurden sodann wiedergewählt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurde folgender Beschluß gefaßt:

Zu Art. 3 wird folgender Punkt 7 hinzugefügt:

„Die gewerbsmäßige Erzeugung und der Vertrieb von Maschinen und deren Bestandteilen, sowie auch von Fahrbetriebsmitteln für Kleinbahnen."

Folgerichtig ist der letzte Absatz des Art. 3 dahin zu ändern, daß an Stelle der Ziffer 6 die Ziffer 7 gesetzt wird. Der Verwaltungsrats-Präsident wurde hierbei auch ermächtigt, eventuelle Änderungen an dem beschlossenen Texte der neuen Bestimmung des Statutes selbständig ohne neuerlichen Generalversammlungsbeschluß durchzuführen. [E.-M.-Z. 27.298.]

Eisenbahn Lemberg-Bełzec(-Tomaszów). (Generalversammlung.) Am 27. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Ingenieurs Emanuel A. Ziffer und im Beisein des Stellvertreters des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Hans Dobner v. Dobenau die diesjährige (20.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec(-Tomaszów) statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 17.600 Aktien mit 704 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1904 die Transporteinnahmen K 724.243·89 (gegen K 614.514·33 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 86.208·28 (K 93.766·01), die Betriebsausgaben K 333.643·91 (K 305.676·49), die sonstigen und sozietären Auslagen K 94.742·73 (K 67.622·58) und der Betriebsüberschuß K 382.065·53 (Kronen 334.981·27). Zuzüglich des Zinsenerträgnisses per K 18.021·26 (K 16.983·14) und des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 1062·50 (K 345·05), sowie abzüglich des Erfordernisses für die Tilgung der Prioritätsaktien per K 12.400 (K 12.000) verblieb ein Betrag von K 388.749·29 (K 339.882·50), welcher zur Verfügung der Generalversammlung stand. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. — Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne eine Dividende von K 20 = fünf Prozent an die Prioritätsaktien (wie im Vorjahre) und von K 17·30 = 4·325 Prozent (gegen 2·5 Prozent im Vorjahre) an die Stammaktien zu verteilen und den Rest per K 159·29 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Entlohnung des Exekutivkomitees wurde wie bisher mit K 2000 pro Mitglied und der Wert der Anwesenheitsmarken gleichfalls wie in den Vorjahren mit K 20 festgesetzt. Nach vorgenommener Wahl des Revisionsausschusses wurden in den Verwaltungsrat Dr. Gustav Ritter v. Schlesinger wieder- und Franz Rohrer neugewählt, womit die Generalversammlung schloß. — In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden zum Präsidenten und Vizepräsidenten, sowie in das Exekutivkomitee die bisherigen Funktionäre wiedergewählt. [E.-M.-Z. 30.207.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des LXXXVII. Stückes.) Das am 24. Juni 1905 herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1964: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. Juni 1905, Z. 148.336, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LXXXVIII. Stückes.) Das am 26. Juni 1905 herausgegebene LXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1965: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. Juni 1905, Z. 28.221, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slawonien.

Nr. 1966: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 16. Juni 1905, Z. 87.012, betreffend die Einfuhrbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes.) Das am 27. Juni 1905 herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1967: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 26. Juni 1905, Z. XII-1930, betreffend die Beschränkungen im Viehverkehre vom Zentralviehmarkte zu St. Marx in Wien.

— (Inhalt des XC. Stückes.) Das am 30. Juni 1905 herausgegebene XC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1968: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. Juni 1905, Z. 29.343, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

Nr. 1969: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Juni 1905, Z. 28.889, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Ungarn.

— (Inhalt des XCI. Stückes.) Das am 3. Juli 1905 herausgegebene XCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1970: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. Juni 1905, Z. 29.372, betreffend das Einfuhrverbot für Vieh aus dem politischen Bezirke Rudolfswert (Krain) nach Kroatien-Slawonien.

Nr. 1971: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. Juni 1905, Z. 155.321, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XCII. Stückes.) Das am 5. Juli 1905 herausgegebene XCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1972: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 20. Juni 1905, Z. 90.707, betreffend die Maßnahmen aus Anlaß der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

— (Inhalt des XCIII. Stückes.) Das am 6. Juli 1905 herausgegebene XCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1973: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 6. Juli 1905, Z. 30.479, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Holz.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, tritt für Holz des Spezialtarifes 2 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Freiwaldau-Gräfenberg k.k.St.B. nach Teplitz A.T.E. der Kartierungsfrachtsatz von 147 Heller für 100 kg in Kraft.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 6 Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905 [944]

Elsaß-Lothringisch-Süddeutsch-Österreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Ab 15. Juli 1905 gelangen von Deutsch-Avricourt nach Karlsbad (B.E.B.) über Straßburg—Nürnberg—Eger Schnellzugsfahrpreise für die einfache Fahrt I. Klasse Mk. 64·20, II. Klasse Mk. 45·20, sowie ein Gepäcksfrachtsatz von Mk. 2·56 pro 10 kg des Gesamtgewichtes zur Einführung.

Wien, am 1. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.734/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [945]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 15. Juli 1905 gelangen nachstehende Fahrkarten zur Einführung:

1. kombinierte Fahrkarten einfache Fahrt von Gmunden nach Graz I., II. und III. Klasse;
2. kombinierte Fahrkarten III. Klasse von Budapest S.B. nach Pola;
3. Personenzugsfahrkarten II. und III. Klasse einfache Fahrt von Salzburg nach Kufstein;
4. Personenzugsrückfahrkarten III. Klasse von Wuchern-Mahrenberg nach Windischgraz;
5. Schnellzugsergänzungskarten II. und III. Klasse zwischen Nabresina einerseits und Cervignano, Villa-Vicentina und Pieris-Turriaco anderseits.

Die Fahrpreise sind aus den in den Stationen zum Aushange gelangenden Preistafeln zu entnehmen.

Wien, am 7. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.040/05.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [946]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Zement.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Zement bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

Von Olmütz K.F.N.B. nach	Heller für 100 kg
Prag-Hrabovka trans. (St.E.G.) . . .	101
Prag (k.k.St.B.) trans.	101
Smichow (k.k.St.B.)	113

Diese Frachtsätze gelten nur für Sendungen solcher Etablissements, welche mit Olmütz K.F.N.B. in Schienenverbindung stehen.

Wien, am 6. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
im Namen der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [947]

Österreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Ab 15. Juli 1905 gelangen direkte Fahrpreise für die einfache Fahrt von Bludenz nach Basel S.B.B. oder Bad. B. III. Klasse Personenzug, von Salzburg nach St. Moritz I. und II. Klasse für alle Züge und III. Klasse Personenzug, dann von Salzburg nach Clarens, Montreux und Territet-halte I. und II. Klasse für alle Züge, ferner zwischen Salzburg und Einsiedeln I. und II. Klasse für alle Züge und III. Klasse Personenzug, sowie Rückfahrpreise zwischen Wien Westbahnhof und St. Gallen I. Klasse Schnellzug, endlich Gepäckstaxen für die vorgenannten Verbindungen in beiden Richtungen, insoweit solche nicht schon bestehen, zur Einführung.

Die bezüglichen Fahrpreise sind aus den in den Stationen zum Aushange gelangenden Preistafeln zu ersehen.

Wien, am 1. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 11.469/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [948]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines ermäßigten Fahrpreises.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf wird der Fahrpreis III. Klasse Personenzug zwischen Prag (Smichow) und Řepy von 60 Heller auf 46 Heller einschließlich Fahrkartensteuer herabgesetzt.

Prag, am 28. Juni 1905.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [949]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Änderungen des Tarifes, Teil II A, des Ausnahmetarifes Nr. 1, sowie der Ausnahmetarife für Steinkohlen und Lebensmittel.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 62 vom 30. Mai 1905 auf Seite 1493 angekündigten erhöhten Frachtsätze für Zeitz (Sächs. St.B.) treten nicht in Kraft. Demzufolge sind sämtliche in dem am 1. Juli 1905 zur Ausgabe gelangten Änderungs- und Ergänzungsblatte zum Tarife, Teil II A, auf Seite 1 bis 8, bezw. im Berichtigungsblatte zum Ausnahmetarife Nr. 1 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Zeitz (S.St.B.) mit sofortiger Gültigkeit zu streichen. Desgleichen werden die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 70 vom 20. Juni 1905 auf Seite 1635 für Zeitz (S.St.B.) verlautbarten Entfernungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife für Steinkohlen und Lebensmittel mit sofortiger Gültigkeit außer Kraft gesetzt.

Es bleiben sonach die in den obgenannten Tarifen vor 1. Juli 1905 bestandenen Frachtsätze für Zeitz (S.St.B.) weiterhin in Wirksamkeit.

Wien, am 5. Juli 1905. S.B. Z. 7739-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [950]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung neuer Sonn- und Feiertagszüge auf der Lokalbahn Winkelsdorf-Petersdorf a. d. Teß.

Ab 2. Juli 1905 werden an Sonn- und Feiertagen bis einschließlich 17. September 1905 auf der Lokalbahn Winkelsdorf-Petersdorf a. d. Teß außer den bisherigen Zügen Nr. 1921 und 1922 noch die Personenzüge Nr. 1923 und 1924 verkehren.

Olmütz, im Juni 1905. St.-B.-D.-Z. 16.463/05'

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [951]

Rheinisch - Westfälisch - Hessisch - Bayerisch - Österreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Ab 15. Juli 1905 gelangen von Aussee und Ischl nach Frankfurt a. M. und Wiesbaden direkte einfache Schnellzugsfahrpreise (Attnang—Puchheim—Passau Personenzug) I. II. und III. Klasse, sowie Gepäckstaxen, letztere auch für die Gegenrichtung, über Attnang — Puchheim — Ried — Passau — Aschaffenburg zur Einführung.

Näheres ist den in den Stationen zum Aushange gelangenden Fahrpreistafeln zu entnehmen.

Wien, am 7. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.887/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII 1905. [952]

Österreichische, ungarische und bosnisch-herzegowinische Eisenbahnverwaltungen.

Hinweise in den Gütertarifen, Teil II u. s. w., auf Abschnitte und Positionen der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B.

Mit 1. Juli 1905 ist eine neue Abteilung B des Gütertarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen in Kraft getreten, in welcher die Reihenfolge der Positionen der Güterklassifikation zufolge der neuen Schreibweise vielfach Verschiebungen erfahren hat und aus diesem Grunde eine neue Numerierung dieser Positionen erfolgte. Auch ist die Bezeichnung der einzelnen Abschnitte dieser Tarifabteilung teilweise geändert worden.

Sofern in den Lokal- und internen Verbandsgütertarifen, Teil II u. s. w., sowie deren Anhängen, welche vor dem 1. Juli 1905 zur Einführung gelangten, auf Abschnitte oder Positionen der Güterklassifikation ohne nähere Bezeichnung Bezug genommen erscheint, ist für diese Tarife die Abteilung B des Gütertarifes, Teil I, vom 1. Jänner 1904 insolange maßgebend, als nicht durch Nachträge oder durch Kundmachungen anderes festgesetzt wird.

Wien, im Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [953]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden die Stationen Deutsch-Oth, Düdelingen Werk und Gandringen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr. 22 (Graphit) mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach Deutsch-Oth	Nach Düdelingen Werk	Nach Gandringen
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen			
Krems	2·40	2·39	2·35
Mautern	2·31	2·29	2·26
Trieben	2·26	2·24	2·21
2. Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien)			
Trient (Trento)	2·42	2·41	2·33

Wien, am 8. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.089/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [954]

Schweizerisch - Österreichisch - Ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1874.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Zellulose), auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, daß sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Hallein nach	Franken für 1000 kg
Delle transit	a) 17·95 b) 19·20
Le Locle transit	a) 20·15 b) 20·25
Les Verrières transit	a) 20·45 b) 20·65 c) 21·25
Genf (Genève) transit	a) 24·05 b) 25·60

Es gelten die Frachtsätze:

1. nach Delle transit
   unter a) für Sendungen nach Fretéval und Vendôme,
   „ b) für Sendungen nach Montbéliard und weiter gelegene Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der über dieselbe hinaus liegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter a) genannten Stationen;
2. nach Le Locle transit
   unter a) für Sendungen nach Marnay,
   „ b) für Sendungen nach Besançon und Devecey;
3. nach Les Verrières transit
   unter a) für Sendungen nach Angoulème, Aubigny, La Couronne, Langeais, Ligugé, Le Lude, Magnac-Touvre, Quimper, Ribérac und Ruelle,
   unter b) für Sendungen nach Montbard,
   „ c) für Sendungen nach Gerzal;
4. nach Genf (Genève) transit
   unter a) für Sendungen nach Montpellier und weiter,
   „ b) für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter, mit Ausnahme von Montpellier und weiter.

Wien, am 6. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 11.696/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [955]

Lokalbahn Auspitz.

Einführung eines neuen Lokaltarifes (Teil II).

An Stelle des bisherigen Lokaltarifes gelangt ab 1. August 1905, soweit Frachterhöhungen eintreten ab 1. September 1905 ein neuer Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Eil- und Frachtgütern zur Einführung.

Brünn, am 6. Juli 1905.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII 1905. [956]

Französisch - Belgisch - Deutsch - Österreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Herbesthal—Cöln—Aschaffenburg.

Tarif, Teil II, Heft E.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 15. Juli 1905 gelangen von Wien Westbahnhof nach Lüttich Guillem für alle Züge gültige Fahrscheinhefte für Hin- und Rückfahrt zum Preise von Frcs. 209·05 in I. Klasse und von Francs 139·35 in II. Klasse zur Einführung.

Wien, am 1. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 11.206/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [957]

Norddeutsch-Österreichischer Personenverkehr über Tetschen etc.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 15. Juli 1905 gelangen einfache direkte Fahrkarten von Wien Ö.N.W.B. nach Hamburg zum Preise von Mk. 20·60 und von Wien Ö.N.W.B. nach Bremen zum Preise Mk. 21·— zur Ausgabe. Diese Fahrkarten gelten auf österreichischer Strecke für die III. Klasse, auf deutscher Strecke für die IV. Klasse der Personenzüge.

Wien, am 8. Juli 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [958]

Magdeburg-Halle-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages XVII.

Mit 20. Juli 1905 tritt zum Tarife, Teil II, für den Magdeburg-Halle-Sächsischen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1896 der Nachtrag XVII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 65 Pfg., resp. 76 Heller erhältlich.

Wien, am 6. Juli 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [959]

Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 69 vom 17. Juni 1905 unter Nr. [802] enthaltenen Kundmachung, betreffend „Eliminierung der Station Hadersdorf Lokalbahn aus den obgenannten Tarifen", ist der Gültigkeitstermin vom 1. August auf 15. August 1905 richtigzustellen.

Wien, am 8. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.816/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [960]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Überfuhrstarifes für die Station Tinischt.

Am 1. August 1905 tritt mit Gültigkeit bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, nachstehend bezeichneter neuer Überfuhrstarif in Kraft:

Tarif für Frachtgüter, welche in Tinischt von einem Bahnhofe zum anderen befördert werden.

Von	Nach	Überfuhrsgebühr für		Geringste Gebühr für	
		Stückgüter	Wagenladungsgüter	Stückgüter	Wagenladungsgüter
		pro 100 kg		pro Sendung	
		in Heller			
Tinischt St.E.G.	Tinischt Ö.N.W.B. trs. . . .	8	4	40	400
Tinischt Ö.N.W.B.	Tinischt St.E.G. trs.	8	4	40	400

Die Frachtsätze finden auf solche Sendungen Anwendung, welche in einem der genannten Bahnhöfe in Tinischt angekommen sind und von da nach einer Station der Nachbarbahn (exkl. Tinischt) oder darüber hinaus mit demselben Frachtbriefe weiter gesendet oder mit neuem Frachtbriefe weiter aufgegeben werden.

Die Aufnahme von Sendungen in Tinischt loko lediglich zum Zwecke der Überführung von einem Bahnhofe zum anderen ist ausgeschlossen.

Wien, am 5. Juli 1905.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905. [961]

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr.

Ausnahmetarif für Getreidetransporte von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, bezw. von Stationen der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft nach der Schweiz (Ausnahmetarif Nr. IV vom 1. Oktober 1904).

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. August 1905 tritt je ein Nachtrag 1 zu den obenbezeichneten Tarifen in Wirksamkeit.

Derselbe enthält in der Hauptsache eine Änderung und Ergänzung der Schnittafel b des Abschnittes A.

Wien, am 7. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.681/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 79 v. 11./VII 1905. [962]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

7. Juli. Zwischen den Stationen Łowczówek-Pleśna und Tuchów der Linie Tarnów—Orló wurde wegen Entgleisung eines Güterzuges und Beschädigung des Bahnkörpers der Frachtgutverkehr, sowie teilweise auch der Eilgutverkehr eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Postverkehr, sowie der Verkehr von leicht verderblichen Eilgütern bis zum Gewichte von 50 kg wird mittels Umsteigen, bezw. Übertragen bei der Unterbrechungsstelle aufrecht erhalten.

8. Juli. Zwischen den Stationen Łowczówek-Pleśna und Tuchów der Linie Tarnów—Orló wurde der durchgehende Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes 6a.) Der für den Versand von den Produktionsstätten bestehende Ausnahmetarif 6a für Braunkohlen u. s. w. wurde mit Gültigkeit vom 10. Juli 1905 auf den Verkehr nach den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Einführung neuer Nachträge.) Am 1. Juli 1905 traten zu den Heften 1, 2, 3, 5 und 6 des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. je ein Nachtrag (IV, XVI, XIII, XIII und X) in Kraft, welche Frachtsätze für neu aufgenommene und anderweitige, teilweise ermäßigte Frachtsätze für Stationen der Direktionsbezirke Essen und Cöln, ferner für Stationen der Badischen Staatsbahn, der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Württembergischen Staatsbahn, sowie sonstige Änderungen enthalten. Preis der Nachträge IV, XVI und XIII zu den Heften 1, 2 und 3 je 20 Pfg., XIII zum Hefte 5 = 30 Pfg. und XII zum Hefte 6 = 10 Pfg.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Fortbestand von Entfernungen und Frachtsätzen.) Die durch Nachtrag XV zum Tarifhefte Nr. 4, gültig vom 1. Juli 1905 aufgehobenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der badischen Stationen Eppingen, Jagstfeld, Immendingen und Villingen mit denjenigen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, bezw. der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, die in die am 1. Juli 1905 in Kraft tretenden Nachträge zum Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischen, bezw. Schlesisch-Süddeutschen Verkehre, Tarifheft 2 nicht übernommen werden, behalten im Ost-Mittel-Südwestdeutschen Verkehre noch nach dem 1. Juli 1905 Gültigkeit.

Gruppenwechseltarife I/III und II/III, sowie Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgütertarif. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 10. Juli 1905 wurden die Stationen Osterrönfeld und Rendsburg als Versandstationen in den Ausnahmetarif 9s für Eisen und Stahl zum Baue, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen nach binnenländischen Werftstationen der obengenannten Tarife einbezogen.

Rußland. (Allgemeiner Tarifkongreß.) Der allgemeine Tarifkongreß der Vertreter russischer Eisenbahnen wurde am 7. Juni a. St. 1905 geschlossen. Der Kongreß hat eine ganze Reihe überaus wichtiger Fragen durchgesehen, welche die Exploitation unseres Eisenbahnnetzes betreffen. Unter anderem bezeichnete der Kongreß es für notwendig, daß alle unsere Tarife von Grund aus durchgesehen und vereinfacht würden, während außerdem eine Warennomenklatur ausgearbeitet werden soll, die mit dem Leben und der kommerziellen Praxis in Einklang steht.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Norddeutsch-Sächsischer Güterverkehr. (Einführung der Nachträge III und VI) Am 1. Juli 1905 traten zu den Norddeutsch-Sächsischen Tarifheften 1 und 2 die Nachträge III und VI in Kraft.

Außer den im Bekanntmachungswege durchgeführten Neuerungen enthalten sie im wesentlichen Bestimmungen nebst Entfernungen und Frachtsätzen für die neu aufgenommenen Stationen Altenrheine des Direktionsbezirkes Münster, für die Station Bielefeld (Ost) — gültig ab 1. August 1905 — für die Stationen der Hildesheim-Peiner Kreisbahn und für die Station Gottleuba der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner anderweite, zum Teile erhöhte Entfernungen für die Stationen Gera, Göttengrün, Großenhain (B.D.B.), Großenhain (C.G.B.), Großzschocher, Gutenfürst, Hirschberg, Hof, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig-Konnewitz, Leipzig-Stötteritz, Mehltheuer, Mühltroff, Pausa, Pöllwitz, Reuth, Röderau, Schleiz, Schönberg, Triebes, Weida-Altstadt und Zeitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für die Station Münster i. Westf. des Direktionsbezirkes Münster, für letztere Station jedoch erst vom 15. Juli 1905 ab geltend.

Außerdem enthält der Nachtrag noch Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und E für Eisen und Stahl im Verkehre von der Station Roßwein der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Frachtsätze für sämtliche Seehafenausnahmetarife im Verkehre mit der Station Blexen der großherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Wegen der im Verkehre mit einzelnen Stationen eintretenden Frachterhöhungen und wegen des Ausscheidens von Entfernungen für die Stationen Elsterwerda (B.D.B.), Görlitz i. Schles., Kamenz und Röderau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für die Station Münster der Westfälischen Landeseisenbahn aus dem Norddeutsch-Sächsischen Güter- und Tierverkehre wird auf die bereits früher erfolgte allgemeine Bekanntmachung Bezug genommen.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den beteiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Magdeburg - Halle - Sächsischer Gütertarif. (Nachtrag XVII.) Zum obgenannten Gütertarife trat am 1. Juli 1905 der Nachtrag XVII in Kraft.

Abgesehen von der Kilometertafel II des Tarifes, die nach dem neuesten Tarifstande ergänzt und abgeändert worden ist, bildet der Nachtrag eine Neuausgabe des Tarifes.

Außer den seit Herausgabe des Nachtrages XVI (15. August 1902) im Bekanntmachungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen des Tarifes enthält der Nachtrag XVII folgende, vom 1. Juli 1905 geltende Neuerungen:

1. Bestimmungen nebst Entfernungen und Frachtsätzen für die neu aufgenommenen Stationen Bork (Prov. Brandenburg), Klein-Twülpstedt, Neindorf, Reinstedt, Rothenkamp und Velpke (Braunschweig) des Direktionsbezirkes Magdeburg, für die Station Grießen, Reg.-Bez. Frankfurt a. d. O., des Direktionsbezirkes Halle, für die Station Gliesmarode-Braunschweig der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und für die Stationen Breitenborn, Gottleuba der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen;
2. anderweite, zum Teile erhöhte Entfernungen für die Stationen Belzig, Brandenburg (Staatsbhf.), Drewitz, Genthin, Groß-Kreutz, Großwusterwitz (Staatsbhf.) des Direktionsbezirkes Magdeburg, für die Stationen Elsterwerda (B.D.B.), Elsterwerda (Oberl. Bhf.), Großenhain C.G., Großzschocher, Kamenz i. Sachsen, Leipzig (Berl. Bhf.), Leipzig (Eilenb. Bhf.), Leipzig (Magdeb. Bhf.), Leipzig (Thüring. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau und für die an der Strecke Spielberg b. Vitzenburg—Esperstedt b. Querfurt gelegenen Stationen des Direktionsbezirkes Halle, sowie für die Stationen Eger, Elsterwerda (B.D.B.), Franzensbad, Gera (Reuß), Großenhain (B.D.B.), Großenhain (C.G.B.), Großzschocher, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Weida-Altstadt und Zeitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen;
3. Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für die Braunkohlenversandstationen Neschwitz i. Sachsen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Nienhagen des Direktionsbezirkes Magdeburg und Simmersdorf des Direktionsbezirkes Halle;
4. Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 für Gießereiroheisen im Verkehre nach den Stationen Dahlen (Sachsen), Glauchau, Lucka i. S.-A., Schlettau i. Erzgeb. und Wolkenstein der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Wegen der eintretenden Frachterhöhungen und des Ausscheidens von Entfernungen und Frachtsätzen für die preußisch-sächsischen Gemeinschaftsstationen Elsterwerda (B.D.B.), Großenhain (C.G.B.), Görlitz i. Schlesien, Kamenz i. Sachsen und Röderau aus dem Güter- und Tierverkehre des Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandes wird auf die bereits früher erfolgte allgemeine Bekanntmachung Bezug genommen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den beteiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Russischer Petroleum- etc. Exportverkehr. (Änderung der Bestimmung über die Erhebung der Nebengebühren.) Mit Gültigkeit vom 4./17. Juni a./n. St. 1905 wurde die in den Artikeltarifen für die Beförderung von Petroleum etc. im russischen Exportverkehre enthaltene Bestimmung über die Erhebung der Nebengebühren wie folgt abgeändert:

„Die Wiegegebühr, die Stationsgebühr in der ursprünglichen Aufgabestation und in der Bestimmungs-Grenzstation, die Auflade- und Abladegebühren bei Sendungen in Emballage (Fässern etc.), sowie die Umladegebühr in Warschau sowohl bei Sendungen in Emballage, als auch bei Sendungen in Zisternenwagen werden nicht berechnet.

Bei Weiterbeförderung der Sendungen von den russischen Grenzstationen ins Ausland wird die Übergabegebühr in den Grenzstationen nicht berechnet, hingegen gelangen die sonstigen Nebengebühren, wie beispielsweise die Stationsgebühr (in hälftigem Ausmaße), nach den allgemeinen Normen des Nebengebührentarifes zur Erhebung.“ [„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1341	V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 28.487/05		Nebenprodukte der Petroleum-Raffinierung, und zwar: Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron), Petroleumpech, Asphaltkokes und Petroleumkokes	**Biecz Bolechów Borysław Drohobycz Głęboka Gorlice Grybów Itzkany Iwonicz Jasło Jedlicze Kolomea Krechowice Krosno Lemberg Lemberg-Podzamcze Lubieńce Marcinkowice Nadwórna Neu-Sandec Nowosielce-Gniewosz Olszanica Posada-Chyrówska Przemyśl Rymanów Sambor Sanok Skole Skołyszyn Stanislau Stróże Stryj Ustrzyki Wola Łużańska Zagórz Zagórzany Żuczka**	Chabówka	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen dürfen nur für Heizzwecke verwendet werden und müssen an ein Sanatorium für Brustkranke in Zakopane adressiert sein und von diesem auch bezogen werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Ausnahmetarif III c	Klasse C	Resultierende Differenz	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
1342	V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Palmkernöl aus Pos. O—3 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) vom 1. Juli 1905	Oderberg	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1300 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis Ende Mai 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	178	125	53	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die genannten Dokumente werden nicht zurückgestellt	Für Palmkernöl von Oderberg nach Wien Nordbahnhof und Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof kann entweder das vorliegende oder das im Verordnungs-Blatte Nr. 61 vom 27. Mai 1905 unter fortl. Nr. 1193 verlautbarte Zugeständnis in Anspruch genommen werden. Eine und dieselbe Sendung Palmkernöl wird zur Nachweisung der bedungenen Minimal-Verfrachtungsquantitäten stets nur einmal, und zwar bei dem in Anspruch genommenen Zugeständnisse in Rechnung gezogen
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof				179	125	54			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1343 V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Rüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm in vollen Wagenladungen	Pohrlitz oder Großhof bezw. vice versa	Groß-Seelowitz via Branowitz-Rohrbach i. M.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 15.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe als Frachtgut. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der für die bezüglichen Güter bei Beförderung in vollen Wagenladungen gültigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 15. Juli 1905 bis 14. Juli 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	20 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Groß-Seelowitz auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Groß-Seelowitz auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	Insofern für die begünstigten Güter in den nebenstehend in Betracht kommenden Relationen die gleichen oder niedrigere ermäßigte Frachtsätze gewährt werden, findet auf Grund dieses Zugeständnisses eine Rückvergütung nicht statt. Sind die mit besonderen Zugeständnissen bewilligten ermäßigten Frachtsätze höher, so wird lediglich der Unterschied zwischen diesen Frachtsätzen und den nebenstehend zugestandenen Frachtsätzen vergütet. Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refaktie reklamierende Firma während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses in den nebenbezeichneten Relationen per Bahn expedierten Sendungen, bei welchen diese Firma in der Richtung nach Groß-Seelowitz als Empfängerin und in der Richtung von Groß-Seelowitz als Absenderin auf den Frachtdokumenten erscheint, zugelassen, auch wenn auf dieselben das nebenverzeichnete Zugeständnis keine Anwendung findet
			2. Die sonstigen unter 1. nicht genannten Güter in vollen Wagenladungen							24 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1344 V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Kokes	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Mähr. Ostrau-Oderfurt	Moravičan	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 15. Juli 1905 bis 14. Juli 1906	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	**Heller für 1000 kg** a) 683 b) 677	a) 633 b) 633	a) 50 b) 44	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
1345 V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Mähr. Ostrau-Oderfurt	Müglitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 15. Juli 1905 bis 14 Juni 1906	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	**Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)** a) 683 b) 677	a) 633 b) 633	a) 50 b) 44	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1346	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, sowie beschädigte, zur Reparatur bestimmte Maschinen	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Plañan	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen für den Wiederaufbau der abgebrannten Zuckerfabrik in Plañan, bezw. die beschädigten Maschinen zur Reparatur bestimmt sein. Für letztere wird der Nachlaß nur ab Plañan gewährt	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Verschieden		20 Prozent von den Frachtsätzen des Lokaltarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender, bezw. Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1906	
1347	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905		Ziegel der Tarif-Pos. Z—5 b	Schwadorf		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	**Heller**	**Heller**	**Heller**	Im Kartierungswege		
					Groß-Schwechat				20	16	4			
					Mannersdorf				16	13	3			

1348 — **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 7973-C I/05 — V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905

Für Transporte von Dampfrohrkesseln (eiserne) samt zugehörigen Armaturen, welche zur Erweiterung eines Industrieetablissements in Belišće (Station der Slawonischen Drautalbahn) bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905, ab Graz S.B. nach Barcs transit der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes, Teil II, der Südbahn unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1349 V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Bruchsteine	Lobositz A T.E.	Leitmeritz A.T.E.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen tarifarischen Bestimmungen	**vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905**	**Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903 nebst Anhang**	**12·8 Heller**	**10·0 Heller**	**2·8 Heller**	**Im Kartierungswege**		
1350 V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905	**Niederösterreichische Landesbahnen**	Österr. Nordwestbahn	**Mauer- und Dachziegel aus Lehm, gebrannt** (Lehmziegel)	**Stetten** (der Linie Korneuburg—Ernstbrunn)	**Wien Ö.N.W.B.**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906**	**Lokaltarif der beteiligten Verwaltungen**	**Es besteht kein direkter Frachtsatz**	**18 Heller**		**Im Kartierungswege**		

Außerkraftsetzung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
23 V.-B. Nr. 79 v. 11./VII. 1905	Nr. 1[illegible]8 vom 3. Dezember 1904	2853	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 11.696/05	Beteiligte Verwaltungen	**Holzzellstoff (Zellulose) auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, daß sie zum Gebrauche als Papier oder Pappen nicht mehr dienen können**	**Hallein**	**Delle transit, Le Locle transit, Verrières transit, Genf (Genève) transit**	31. Juli 1905	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 80. Wien, 13. Juli 1905. XVIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung vom Mendelpasse nach Dermullo.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Wien im Vereine mit Dr. Emanuel Lanzerotti in Romeno die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Endstation der Mendelbahn am Mendelpasse über Cavareno, Romeno und Sanzeno bis zur Station Dermullo der projektierten Lokalbahn Trient-Malè unter den in dem Erlasse vom 31. Mai 1903, Z. 10.004/2, enthaltenen Bedingungen und Vorbehalten auf die Dauer eines Jahres neu erteilt.

Wien, am 21. Juni 1905. E.-M.-Z. 24.759/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Zwölfmalgreien bis zum Virgl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Sigismund Schwarz in Bozen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von einem Punkte oberhalb oder unterhalb des Weges zum Kalvarienberge in der Gemeinde Zwölfmalgreien bis zum Virgl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 6. Juli 1905. E.-M.-Z. 24.445/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Zwölfmalgreien nach St. Jakob.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Gemeinde Zwölfmalgreien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Bahnhofstraße in Zwölfmalgreien über die Eisackbrücke nach St. Jakob im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 6. Juli 1905. E.-M.-Z. 21.823/2.

Verkehr und Einnahmen der im Gebiete der
im Monate **Mai** 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Mai		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1905				Einnahmen 1904		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai	
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	8.047·0	8.043·0	3,966.700	1,811.900	5,524.300	13,237.800	18,762.100	2.332	18,745.269	2.331	0	8.044·5	8.043·0
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	252.872	217.859	346.409	1,211.502	1,557.911	2.212	1,569.292	2.229	— 0·8	704·1	704·1
Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.	119·9	119·9	68.159	38.321	41.859	117.003	158.862	1.325	156.429	1.305	+ 1·5	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	382·7	382·7	166.454	269.678	182.638	892.893	1,075.531	2.810	1,022.113	2.671	+ 5·2	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	9.000	52.350	7.060	88.660	95.720	1.416	96 938	1.434	— 1·2	67·6	67·6
Fünfkirchen - Barcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen)	68·1	68·1	29.200	29.300	16.000	75.000	91.000	1.336	95.001	1.395	— 4·2	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.389·4	9.385·4	4,492.385	2,419.408	6,118.266	15,622.858	21,741.124	2.315	21,685.042	2.311	+ 0·2	9.386·9	9.385·4
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder Vereinigte E.	390·5	390·5	117.477	103.410	82.840	247.810	330.650	847	333.780	855	— 0·9	390·5	390·5
Budapester Lokalbahn	56·9	56·9	398.335	11.740	78.867	16.437	95.304	1.675	93.498	1.643	+ 1·9	56·9	56·9
Budapest-Budafoker elektr. L.B.	8·7	8·7	116.475	. . . .	22.654	. . . .	22.654	2.604	21.999	2 529	+ 2·9	8·7	8 7
Budapest-Szt. Lörincz	11·5	11·5	226 782	2.039	34.327	953	35.280	3.068	34.061	2.962	+ 3·6	11·5	11·5
Holics-Gödinger Lokalbahn	3·4	3·4	1.719	1.340	430	1.208	1.638	482	1.598	470	+ 2·6	3·4	3·4
Marmaroser Salzbahn	58·0	58·0	25.213	16.997	5.307	38.216	43.523	750	40.737	702	+ 6·8	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkut	84·6	84·6	6.199	2.518	5.163	8.616	13.779	163	22.233	263	— 38·0	84·6	84·6
Segesvár-Szentágota	50·0	50·0	5.745	1.145	3.529	4.870	8.399	168	9.830	197	— 14·7	50·0	50·0
Számosthalbahn	253·7	253·7	51.427	21.719	52.509	95.362	147.871	583	139 509	550	+ 6·0	253·7	253 7
Szatmár-Erdöder Lokalbahn	27·7	27·7	14.565	2.585	5.374	5.687	11.061	399	9.666	348	+ 14·6	27·7	27·7
Slavonische Drautal-Vizinalbahn	80·3	80·3	6.360	37.333	5.243	41.194	46.437	578	33.284	414	+ 39·6	80·3	80·3
Térrét-Kovásznaer Lokalbahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	11.400	19.900	8.340	46.774	55.114	1.285	54.825	1.278	+ 0·5	42·9	42·9
Zágráb-Samoborer Lokalbahn	19·7	19·7	13.928	383	6.009	1.638	7.647	388	8.969	455	- 14·7	19·7	19·7
In Verwaltung der Arader und Csanáder Vereinigten Eisenbahnen.													
Erste Niederungarische Landwirtschaftliche Vizinalbahn	112·3	103·8	37.838	6.142	11.584	7.064	18.648	166	19.128	184	— 9·8	107·9	87·4
Borossebes-Menyháza	21·1	21·1	3.152	3.651	857	3.864	4.721	224	3.890	184	+ 14·7	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkeveer Lokalbahn	27·3	27·3	15.951	1.245	5.583	3.236	8.819	323	8.321	305	+ 5·9	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakráczer Eisenbahn	123·2	123·2	16.531	29.527	15.888	44.206	60.094	488	74.934	608	— 19·7	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn	17·3	17·3	11.514	1.946	6.402	4.580	10.982	635	10.469	605	+ 4·9	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	19.123	5.109	9.156	12.084	21.240	195	23.663	217	— 9·7	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Árvatalbahn	70·3	70·3	15.172	5.377	9.585	17.148	26.733	380	39.839	567	— 32·9	70·3	70·3
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5.669	4.520	7.944	15.782	23.726	528	23.845	531	— 0·6	44·9	44·9
Gölnicztalbahn	33·0	33·0	5.157	12.873	2.269	26.272	28.541	865	28.306	858	+ 0·8	33·0	33·0
Késmárk—Szepes-Bélá	8·6	8·6	3.839	2.239	1.023	1.361	2.384	277	2.641	307	— 9·7	8·6	8·6
Löcsetalbahn	12·7	12·7	4.515	1.585	2.086	2.369	4.455	351	5.366	423	— 17·0	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tátra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9·1
Poprádtalbahn	14·0	14·0	7.931	5.125	3.592	8.075	11.667	833	12.305	878	— 5·2	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podolin	11·0	11·0	2.339	1.337	891	1.186	2.077	188	1.910	173	+ 8·6	11·0	11·0
Szepes-Váraljaer Lokalbahn	9·3	9·3	2.761	6.898	1.082	5.234	6.316	679	4.608	495	+ 37·2	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn	21·2	21·2	8.991	1.989	3.347	2.548	5.895	278	7.380	348	— 20·1	21·2	21·2
In Verwaltung der Szamostalbahn.													
Zsibó-Nagybánya	78·5	78·5	5.826	1.792	6.276	4.994	11.270	144	8.766	112	+ 28·5	78·5	78·5

kgl. ungar. Krone befindlichen Eisenbahnen
ersten fünf Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1905				1904							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
17,460.300	9,002.500	24,539 837	64,618 449	89,158.286	11.083	22,638.944	62,563.067	85,202.011	10.593	+ 4·6	26.599	25.423	Kgl. Ungar. Staatseisenb.
1,101.833	1,019 022	1,625.390	5,238.774	6,864.164	9.749	1,658.396	5,209.525	6,867.921	9.754	— 0·5	23.398	23.410	Südbahn-Ges. (ung. Linien)
300.014	187.332	179.849	568.422	748.271	6.241	155.435	630.993	786.428	6.561	— 4·9	14.978	15.746	Raab-Ödenburg-Ebenf. E.
760.340	1,286.466	806.425	4,352.933	5,159.358	13.481	775.740	4,489.777	5,265.517	13.759	— 2·0	32.354	33.022	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)
38.970	241.250	30.037	364.134	394.171	5.831	30.368	399 875	430.243	6.364	— 8·4	13 994	15 273	Mohács-Fünfkirchner Bahn
145.300	111.000	79.346	317.572	396.918	5.828	77.954	320.370	398.324	5.849	— 0·4	13.987	14.038	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ung. Staatseisenbahnen)
19,806.757	11,847.570	27,260.884	75,460.284	102,721.168	10.943	25,336.837	73,613.607	98,950.444	10.543	+ 3·8	26.263	25.303	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbständige Lokalbahnen.
592.873	352.317	393.045	1,108.500	1,501.545	3.845	385.290	1,041.810	1,427.100	3.655	+ 5·2	9.228	8 772	Arader u. Csánader Ver. E.
1,616.575	63.748	330.519	76.349	406.868	7.151	310.401	64.277	374.678	6 585	+ 8·6	16.162	15.804	Budapester Lokalbahn
477.539	. . . .	91.040	. . . . .	91 040	10.464	84.568	. . . . .	84.568	9.720	+ 7·6	25.114	23.328	Budapest-Budaf. elektr. L.B.
1,031.675	2.183	150.269	1.025	151.294	13.156	142.756	607	143.363	12.466	+ 5 5	31.574	29.918	Budapest-Szt. Lörincz
8.509	6.090	2.450	4.511	6.961	2.047	2.437	5 702	8.139	2.394	— 14·1	4.913	5.746	Holics-Gödinger Lokalbahn
101.662	77.501	21.102	180.417	201.519	3.474	20.012	160.258	180.270	3.108	+ 11·8	8 338	7.459	Marmaroser Salzbahn
28.365	12.654	21.753	54.429	76.182	900	20.151	79.445	99.596	1.177	— 23·5	2.160	2.825	Nagy-Károly—Somkut
32.139	4.659	18.378	18.830	37 208	744	18.214	19.766	36.980	760	— 2·1	1.786	1.804	Segesvár—Szentágota
217.080	101.038	249.862	423.035	672.897	2.652	220.870	366.289	587.159	2.314	+ 14·6	6.365	5.554	Számostalbahn
57.429	10.246	19.277	22.562	41.839	1.510	19.956	19.073	39.029	1.409	+ 7·2	3.624	3.362	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
29.992	136.123	25.154	168.411	193.565	2.411	25.869	156.562	182.431	2.272	+ 6·1	5.786	5.453	Slavon. Drautal-Vizinalb.
. . . .	26.300	. . . .	10.500	10.500	1.841	. . . .	10.500	10 500	1.841	0	4.418	4.418	Térrét-Kovásznaer Lokalb.
45.550	84.400	34.435	150.887	185.322	4.320	48.462	131 176	179.638	4.187	+ 3·2	10.368	10.049	Ungtalbahn
57.934	1.972	25.252	5.718	30.970	1.572	24.891	6.753	31.664	1.606	— 2·1	3.773	3.854	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Arader und Csanáder Ver. Eisenb.
171.558	23.834	51.762	23.955	75.717	702	41.105	25.427	66.532	761	— 7·8	1.684	1.826	Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Vizinalbahn
9.688	6.887	2.948	9.766	12.714	603	2.210	9.710	11.920	565	+ 6·9	1.447	1.358	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
71.567	5.354	26.454	14.337	40.791	1.494	27.112	15.795	42 907	1.575	— 5·2	3.588	3.780	Haraszti-Ráczkeveer L.B.
													In Verwaltung der Südb.
62.525	83.153	67.852	223.474	291.326	2.365	65.750	221.158	286.908	2.328	+ 1·5	5.676	5.587	Barcs-Pakráczer Eisenbahn
50.935	7.715	26.889	19.166	46.055	2.662	26 022	15.818	41.840	2.448	+ 10·1	6.389	5.804	Güns-Steinamanger V.B.
													In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.
83.382	23.392	40.236	58.831	99.067	907	40.383	58.610	98.948	906	+ 0·1	2.177	2.174	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
78.724	23.290	49.820	73.726	123 546	1.757	43.249	81.678	124.927	1.777	— 1·1	4.217	4.265	Árvatalbahn
22.491	16.149	31.434	57.058	88.492	1.971	31.767	59.902	99.669	2.042	— 3·5	4.730	4.901	Eperjes-Bartfeld
23.073	64.163	10 874	130.982	141.856	4.299	9.252	113.214	122 466	3.711	+ 15·8	10.318	8.906	Gölnicztalbahn
16.948	14.342	4.359	8.976	13.335	1.551	3.684	9.754	13.443	1.563	— 0·8	3.722	3.751	Késmárk—Szepes-Bélá
24.770	8.552	12.483	12.299	24.782	1.951	12.067	11.879	23.946	1.886	+ 3·5	4.682	4.526	Löcsetalbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
36.797	29.967	16.183	45.267	61.450	4.389	15.653	40.364	56.017	4.001	+ 9·7	10.534	9.602	Poprádtalbahn
10.159	7.627	4.245	8.500	12.745	1.159	3.106	9.550	12.656	1.151	+ 0·7	2.782	2.762	Szepes-Béla—Podolin
12.751	28.812	5.131	24.024	29.155	3.135	5.075	17.953	23.028	2.476	+ 26·6	7.524	5.943	Szepes-Váraljaer Lokalb.
33.964	7.675	13.370	11.759	25.129	1.185	15.176	12.547	27.732	1.308	— 9·4	2.844	3 139	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamostalbahn.
25.825	10.431	25.474	29.368	54.842	698	22.937	20.342	43.279	551	+ 26·7	1.675	1.322	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Mai		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1905				Einnahmen 1904		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai	
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rotenturmpaß	129·9	129·9	33.800	10.400	27.000	18.500	45.500	350	44.562	343	— 2·0	129·9	129·
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	58.200	6.600	35.500	20.000	55.500	383	57.287	395	— 3·0	145·0	145·
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	10.000	3 800	5 000	10.000	15.000	253	15.559	262	— 3·4	59·4	59·
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	34.200	4.500	20.500	17.500	38.000	350	38.816	357	— 2·0	108·6	108·
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	17 400	5.300	7.500	10.500	18.000	218	18 233	220	— 0 9	82·7	82·
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	16.100	5.700	10.000	10.000	20.000	252	20.607	259	— 2·7	79·5	79·
Bihárer Vizinalbahnen	177·7	177·7	38.700	10.000	29.000	35.000	64.000	360	65.302	367	— 1·9	177·7	177·
Boldvatalbahn	57·8	57·8	11.500	5.200	7.500	10.000	17.500	303	18.495	320	— 5·3	57·8	57·
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	52.400	27.100	32.500	80.500	113.000	1.108	111.971	1.098	+ 0·9	102·0	102·
Budapest-Gran-Füzitö	98·7	98·7	57.600	53.700	26.500	108 000	134.500	1.363	133.799	1.356	+ 0·5	98·7	98·
Budapest-Lájosmizse	63·2	63·2	17.400	5.700	11.500	14.000	25.500	403	26.047	412	— 2·2	63·2	63·
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	4.600	4.700	1.200	9.000	10.200	429	10 000	420	+ 2·1	23·8	23·
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·4	39·4	10.800	1.200	5 500	2.700	8.200	208	8 677	220	— 5·5	39·4	39·
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·2	136·2	31.300	7.900	17.500	25.000	42.500	312	43.774	321	— 2·8	136·2	136·
Debreczin—Hajdu-Nánás	56·9	56·9	31.000	5.200	13.000	12.000	25.000	439	26.043	458	— 4·1	56·9	56
Westungar. Lokalbahnen	340·2	340·2	107.700	44 500	56.000	146.000	202.000	594	203.776	599	— 0·8	340·2	340·
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	60·3	60·3	13.600	3.400	9.000	12.000	21.000	348	20.552	341	+ 2·1	60·3	60
Weißenburger und Tolnaer K.B.	106·4	106·4	16.700	9.400	11.500	18.000	29.500	277	30.281	285	— 2·8	106·4	106·
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	8.700	1.100	7.200	4.000	11.200	216	11.515	222	— 2·7	51·9	51·
Felsö-Eör—Felsö-Lövö Lokalb.	8·0	8·0	3.200	100	1.200	400	1.600	200	1.507	188	+ 6·4	8·0	8·
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	25·0	6.200	900	2.600	2.000	4.600	184	4.780	191	— 3·7	25·0	25·
Garamberzencze-Léva	66 2	66·2	23.900	5.500	16.000	15.000	31.000	468	31.508	476	— 1·7	66·2	66·
Raab — Veszprém — Uj-Dombovár	203·2	203 2	46 300	20.800	31.000	58.000	89.000	438	90.965	448	— 2·2	203·2	203·
Gyula-Fehérvár-Zalatna	42·1	42·1	7.000	3.300	4.500	10.000	14.500	344	14.161	336	+ 2·4	42·1	42·
Halas-Bácsalmás-Rigyicza	70·2	70·2	14.400	2.100	7.800	5.500	13.300	189	12.798	182	+ 3·8	70·2	70·
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	9 800	2.500	6.500	7.000	13.500	243	13.970	251	— 3·2	55·6	55·
Héjasfalva - Székely - Udvárhely (Szekler Bahn)	35·3	35·3	11.300	3.500	6.000	9.000	15.000	425	15.502	439	— 3·2	35·3	35·
Hidegkut-Tamási	12·5	12·5	1.100	700	500	1.300	1.800	144	1.901	152	— 5·3	12·5	12·
Hodmezö-Vásárhely — Makó — Nagy-Szt. Miklós	54·4	54·4	9.000	1.300	4.500	3 200	7.700	142	7.512	138	+ 2·9	54·4	54·
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	6.300	2.500	3.500	5.000	8.500	210	8.438	209	+ 0·5	40·4	40·
Kaba-Nadudvarer Vizinalbahn	10·0	. . .	4.600	700	1.300	1.000	2.300	230	. . . .	. . .	. . .	10 0	. . .
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	11.100	4 300	8.000	8.600	16.600	307	16.073	298	+ 3 0	54·0	54·
Kaposvár-Mocsolád	26·2	26·2	5.100	1.900	2 000	3.100	5.100	195	5.307	203	— 3·9	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.900	3.100	4.200	5.300	9.500	214	10.346	233	— 8·2	44·4	44·4
Kaschau-Torna	59·1	59·1	14.200	9.700	10.500	26.500	37.000	626	37.817	640	— 2·2	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás	38·5	38·5	9.300	3.400	6.500	4.100	10.600	275	10.434	271	+ 1·5	38·5	38·5
Kecskemét-Lajosmizse	32·3	. . .	8.400	800	3.800	2.000	5.800	180	. . . .	. . .	. . .	29·1	. . .
Kecskemet—Tisza-Ugh	30·3	30·3	4.700	400	2.600	1 100	3.700	123	3.927	130	— 5·4	30·3	30·3
Keszthelyer Lokalbahn	34·6	34·6	15.200	1.600	7.000	6.300	13.300	384	12.848	371	+ 3·5	34·6	34·6
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	7.900	3.300	7.500	11.500	19.000	186	19.091	187	— 0·5	102·1	102·1
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	3.800	400	3.500	3.900	209	4.054	217	— 3·7	18·7	18·7
Körmend-Németujvár	23 0	23·0	7.500	1.100	2.700	2.300	5.000	217	5.170	225	— 3·6	23·0	23·0
Körös-Belovár-Veröcse-Barcs	97·4	97·4	30.000	12.400	20.000	31.000	51.000	524	51.951	533	— 1·7	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes	22·2	22·2	6.800	1.200	2.600	3.500	6.100	275	6.466	291	— 5·5	22·2	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·6	49·6	10.400	800	5.400	3.000	8 400	169	8 659	175	— 3·4	49·6	49·6
Lonjatalbahn	114·3	114·3	20 800	7.700	18.500	19.000	37.500	328	37.928	332	— 1·2	114·3	114·3
Losonczer Lokalbahn	28·5	28·5	5.700	6.300	2.400	13.600	16.000	561	16.151	567	— 1·1	28·5	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	36.100	22.100	26.000	67.000	93.000	497	92.410	494	+ 0·6	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	37.100	13.700	26.000	31.000	57.000	500	58.342	511	— 2·2	114·1	114·1
Máros-Ludás—Besztercze	110·3	110·3	7.300	4.600	6.200	17.000	23.200	210	23.667	215	— 2·3	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	14.700	5.300	7.800	11.700	19.500	604	19.726	611	— 1·1	32·3	32·3
Mátra u. Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	59.600	31.500	28.000	62.000	90.000	291	93.177	301	— 3·3	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.800	1.000	1.500	1.800	3.300	216	3.570	233	— 7·3	15·3	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	7.100	3.700	3.600	10.100	13.700	335	14.082	344	— 2 6	40·9	40·9
Nagybánya-Felsöbánya	9·1	. . .	2.800	500	800	1.400	2.200	242	. . . .	. . .	. . .	9·1	. . .
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	14.300	4.300	9.000	7.400	16.400	577	16.725	589	— 2·0	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	5.200	500	1.100	1.000	2.100	368	2.220	389	— 5·4	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén	51·5	51·5	14.400	5.800	8.200	11.500	19.700	383	19.402	377	+ 1·6	51·5	51·5
Nagyvárad-Belényes-Váskoh	116·7	116·7	31.000	17.900	22.000	39.500	61.500	527	62.211	533	— 1·1	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	32.900	9.600	25.000	33.000	58.900	516	59 032	525	— 1·7	112·4	112·4

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai — Einnahmen (Kronen) — 1905 für Personen und Gepäck	1905 für Güter	1905 im ganzen	1905 pro Kilometer	1904 für Personen und Gepäck	1904 für Güter	1904 im ganzen	1904 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet (Kronen) 1905	1904	Benennung der Eisenbahn
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
168.600	40.400	121.500	90.400	211.900	1.631	118.124	72.073	190.197	1.464	+ 11·4	3.914	3.514	Alvincz-Hermannstadt-Rotenthurmpaß
239.100	35.800	149.300	100.700	250.000	1.724	159.162	104.441	263.603	1.818	− 5·2	4.138	4.363	Baja-Zombor-Neusatz
39.700	15.300	22.900	45.400	68.300	1.150	21.150	42.744	63.879	1.075	+ 7·0	2.760	2.580	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
151.500	23.600	94.300	88.700	183.000	1.685	93.508	88.196	181.704	1.673	+ 0·7	4.044	4.015	Bács-Bodrogher Komitatsb
82 600	23 400	38.900	45.800	84.700	1.024	38.650	49.116	87.766	1.061	− 3·5	2.458	2.546	Békés-Csanáder Bahn
70.200	25.700	37.000	45.900	82.900	1.043	38.300	45.409	83.709	1.053	− 0·9	2.503	2 527	Bicske—Sárbogárd
168.200	43.000	129 900	155.400	285.300	1.606	124.622	150.599	275.221	1.549	+ 3·7	3.854	3.718	Biharer Vizinalbahnen
50.600	26.700	34.700	43.400	78.100	1.351	32.184	46.876	79.060	1.368	− 1·2	3.242	3.283	Boldvatalbahn
198.900	94.800	132.200	321.700	453.900	4.450	122.086	296.034	418.120	4.099	+ 8·6	10.680	9.838	Brassó-Háromszéker L.B.
215.800	241.700	103.400	511.700	615.100	6.232	102.815	484 387	587.202	5.949	+ 4·8	14 957	14.278	Budapest-Gran-Füzitö
62.900	29.400	48 300	72.400	120.700	1.910	46.703	75.377	122.080	1.932	+ 1·1	4.584	4.637	Budapest-Lájosmizse
17.900	23 200	5.600	45.600	51.200	2.151	5.201	40.726	45.927	1.930	+ 11·5	5.162	4.632	Csetnektal-Bahn
45.100	8.700	23.700	15.600	39.300	997	23.634	17.950	41.584	1.055	− 5·5	2.393	2.532	Debreczin—Nagy-Léta
129.800	40.000	70.400	115.200	185.600	1.363	72.928	125 975	189.903	1.460	− 6 6	3.271	3.504	Debreczin-Füzesabony
142.000	24.700	59.300	58.900	118.200	2.077	59.898	58.993	118.891	2.089	− 0·6	4.985	5.014	Debreczin-Hajdu-Nánás
403.900	219.000	219.500	737.700	957.200	2.815	214.726	709.939	924.665	2.718	+ 3·6	6.756	6.523	Westungar. Lokalbahnen
47.300	10.900	33.400	45.800	79.200	1.313	30.707	42.766	73.473	1.218	+ 7·8	3.151	2.923	Erste südw. Grenz-Lokalb.
80.900	41.500	58.600	79.400	138.000	1 297	56.524	77.799	134.323	1.262	+ 2 8	3.113	3.029	Weissenb. und Tolnaer K.B.
34.700	5.500	28.000	21.200	49.200	948	27.193	19.959	47.152	909	+ 4·3	2.275	2 182	Felek-Fogaraser Bahn
13.600	600	5.600	1.800	7.400	925	4.927	1.752	6.679	835	+ 10·8	2.220	2.004	Felsö-Eör—Felsö-LövöL.B.
26.400	4.200	11.700	8.000	19.700	788	10.736	8.425	19.159	766	+ 2·9	1.891	1.838	Félegyháza-Majsaer L.B.
83.000	27.500	57.700	72 400	130.100	1.965	54.585	73.424	128.009	1.934	+ 1 6	4.716	4 642	Garamberzencze-Léva
182.600	79.300	130.600	221.000	351.600	1.730	124.498	236.161	360.659	1.775	− 2·5	4.152	4.260	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
27.100	15.400	18.400	52.200	70.600	1.677	18.358	46.662	65.020	1.544	+ 8·6	4.025	3.706	Gyula-Fehervar-Zalatna
69.400	10.400	37.900	30.900	68.800	980	36.401	30.307	66.708	950	+ 3·2	2.352	2 280	Halas-Bácsalmás-Rigyicza
49 000	13.000	31.500	34.900	66.400	1.194	31.673	36.176	67.849	1.220	− 2·1	2.866	2.928	Hegyes-Feketeh.-Palanka
43.500	15.500	26.600	39.700	66.300	1.878	24.408	40.444	64.852	1.837	+ 2·2	4.507	4.409	Héjasfalva-Szekely-Udvarh. (Székler Bahn)
6.700	3.800	3.100	6.900	9.900	792	2.729	6.060	8.789	703	+ 12·7	1.901	1.687	Hidegkut-Gyönk-Tamási
48.700	7.700	25.000	16.700	41.700	767	24.817	15.434	40.251	740	+ 3·6	1.841	1.776	Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
22.600	12.200	15.100	26.900	42.000	1.040	13.658	21.589	37.247	872	+ 19·3	2.496	2.093	Honter Komitatsbahn
20.400	3.500	6.600	5.000	11.600	1.160	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.784	. . .	Kaba-Nadudvarer Vizinalb.
44.400	16.400	32.200	35.400	67.600	1.252	29.948	32.810	62.758	1.162	+ 7·7	3.005	2.789	Kaposvár-Fonyod
21.600	8.500	9.700	17.900	27.600	1.053	9.464	12.700	22.164	846	+ 24·5	2.527	2.030	Kaposvár-Mocsolad
40.000	11.100	21.000	17.800	38.800	874	21.200	22.639	43.839	987	− 11·4	2.098	2 369	Karczag-Tiszafüred
52.800	39.800	41 900	106.100	148 800	2.504	39.704	111.738	151.442	2.562	− 2·3	6.010	6.149	Kaschau-Torna
38 400	10.100	30.500	17.600	48.100	1.249	27.555	17.561	45.116	1.172	+ 6·6	2 998	2.813	Kecskemét-Füllöpszállás
51.500	4.500	21 200	9.600	30.800	1.058	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.539	. . .	Kecskemét-Lajosmizse
25.900	2 200	13.500	4.500	18 000	593	13.520	5.721	19.241	635	− 6·5	1.423	1.524	Kecskemet-Tisza-Ugh
63.600	11.600	29.100	28.200	57 300	1.656	27.525	25.710	53.235	1.539	+ 7·6	3.974	3.694	Keszthelyer Lokalbahn
45.500	12.000	36.600	44.600	81.200	795	33.421	40.127	73.548	720	+ 10·4	1.908	1.728	Kisküküllötalbahn
8.300	13.200	2.500	13.700	16.200	866	2.000	13.019	15.019	803	+ 7·8	2.078	1.927	Komló—Bakócza-Felsöm.
34.800	5.000	14.000	15.100	29.100	1.265	12.618	9.569	22.187	965	+ 31·1	3.036	2.316	Körmend-Németujvár
123.400	44.800	78.400	128.400	206.800	2.123	76.590	107.701	184.291	1.892	+ 12·2	5.095	4.511	Körös-Belovár Lokalb.
32.200	4.500	12 100	14.300	26.400	1.189	12.275	12.906	25.181	1.134	+ 4·9	2.854	2.722	Kun-Szt. Márton-Szentes
49.400	5.500	28.500	19.000	47.500	958	26.753	18.973	45.726	922	+ 3·9	2.299	2.213	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
77.600	27.900	70.300	73.000	143.300	1.254	68.516	66.684	135.200	1.183	+ 6·0	3.010	2.839	Lonjatalbahn
24.100	26.200	11.300	58.400	69.700	2.446	9.291	50.601	59.892	2.101	+ 16·4	5.870	5.042	Losonczer Lokalbahn
158.100	88.500	117.700	275.600	393.300	2.102	117.060	253.692	370.752	1.982	+ 6·1	5.045	4.757	Ungarische Südostbahn
124.900	77.200	89.900	146.100	236.000	2.068	87.921	160.323	248.244	2.176	− 1·0	4.963	5.222	Ungar. Nordwestbahn
30.500	15.600	25.500	58.900	84.400	765	24.738	57.899	82.637	749	+ 2·1	1.836	1.798	Máros-Ludás—Besztercze
56.200	24.400	31.500	61.800	93.300	2.889	30.648	53.211	83.859	2.596	+ 11·3	6.934	6.230	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
244.600	116.600	117.400	229.700	347.100	1.120	119.729	232.682	352.411	1.138	− 1·6	2.688	2.731	Mátra u. Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
25.400	6.500	7.700	7.000	14.700	961	7.701	9.935	17.636	1.153	− 16·2	2.306	2.767	Mezötur-Turkeve
33.800	15 900	16.900	46.800	63.700	1.557	15.769	46.717	62.486	1.528	+ 1·9	3.737	3.667	Muránytal-Bahn
15.100	2.700	3 700	6.600	10.300	1.132	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.717	. . .	Nagybánya-Felsöbánya
43.600	17.100	27.400	31.900	59.300	2.088	25.519	29.784	55.303	1.947	+ 7·2	5.011	4 673	Nagy-Belicz—Privigye
16.500	1.700	4.900	4.200	9.100	1.596	4.484	3.359	7.843	1.376	+ 16·0	3.830	2.302	Hermannstadt—N.-Disznod
59.300	30 900	33.500	68.500	102.000	1.980	31.987	58.659	90.646	1.760	+ 12·5	4.752	4.224	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén
104 800	73.500	73.800	199.800	273 600	2.344	70.465	181.206	251.671	2.157	+ 8·7	5.626	5.177	Großwardein-B.-Vaskoh
133.900	36.600	102.400	121.800	224.200	1.995	100.735	124.774	225.509	2.006	− 0·5	4.788	4.814	Nógráder Komitatsbahnen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Mai 1905	1904	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1904: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Matészalka . . .	57·0	57·0	12.700	7.200	8.000	18.000	26.000	456	26.620	467	— 2·4	57·0	57·
Nyiregyháza-Vásárosnamény . .	58·2	. . . .	5.700	2 700	4.500	8.000	12.500	215	. . . .	.	. . .	58·2	. .
Ó-Becse—Ujvidék—Titel	102·6	102·6	34.700	2.800	23.600	10 000	33.600	327	34.306	334	— 2·1	102·6	102·
Pancsova-Petrovoszello	33·6	33·6	6.100	2.900	5.700	5.300	11.000	327	10.800	321	+ 1·9	33·6	33·
Pápa-Bánhida	93·1	93·1	13.000	6.700	7.800	16.800	24.600	264	24.261	261	+ 1·4	93·1	93·
Pápa-Csorna	36·4	36·4	12.200	2.200	5.500	4.200	9.700	266	10.211	281	— 5·3	36·4	36·
Petroszény-Livazény-Lupény . .	18·1	18·1	12.100	53.000	3.500	61.500	65.000	3.591	63.637	3.516	+ 2·1	18·1	18·
Pozsony-Komárom-Puszta Tenyö	97·3	97·3	35.200	4.900	22.500	17.000	39 500	406	39.095	402	+ 1·0	97·3	97·
Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	11.500	5.300	6.000	11.000	17.000	491	16.812	486	+ 1·0	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.800	3.300	3.000	6.500	9 500	256	9.927	268	— 4·5	37·1	37·
Ruma-Klenák	30·9	30 9	5.700	600	3.000	1.600	4.600	149	4.846	157	— 5 1	30·9	30·
Ruma-Vrdnik	17·4	17·4	1.000	6.200	400	5.700	6.100	351	6.298	362	— 0·3	17·4	17·
Somogy-Szobb—Bárcs	47·1	47·1	11.400	5.900	5.000	14.500	19.500	414	19.343	411	+ 0·7	47·1	47·
Oedenburg-Pozsony	72·0	72·0	25.900	6 200	14 000	16.300	30.300	421	29.979	416	+ 1·2	72·0	72·
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.300	3.500	5.300	10.000	15.300	386	15.994	401	— 4·5	39·6	39·
Szátmar-Nagybánya	60·3	60·3	11.500	4.700	10.900	20.600	31.500	522	32.519	539	— 3·2	60·3	60·
Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	47 600	4.200	30.000	19.500	49.500	367	50.147	372	— 1·3	134·7	134
Szegzárd-Báttaszék	19·2	19·2	10.300	1.200	3.500	2.200	5.700	297	6.092	317	— 6·3	19·2	19·
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	13.600	3.200	6.400	5.600	12.000	347	12.517	362	— 4·1	34·6	34·
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz . . .	95·7	95·7	26.800	19.100	15.000	44.000	59.000	617	60.120	628	— 1·8	95·7	95·
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	8.300	2.000	5.000	3.800	8.800	164	9.107	170	— 3·5	53·5	53·
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	12.200	5.100	12.200	20.000	32.200	299	33.087	307	— 2·6	107·8	107·
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	24.300	27.700	17.000	59.000	76.000	628	76.992	636	— 1·3	121·0	121·
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	9.800	1.400	6.100	3.400	9.500	146	9.824	151	— 3·3	65·0	65·
Steinamanger-Pinkafeld	52·3	52·3	18.100	6.200	12.500	22.500	35.000	669	35.738	683	— 2·0	52·3	52·
Steinamanger-Rum	21·1	21·1	6.900	900	2.500	800	3.300	156	3.504	166	— 6·0	21·1	21·
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	5.200	1.100	3.900	2 400	6.300	206	6.626	217	— 5·1	30·6	30·
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	17.500	3.000	10 000	7.700	17.700	276	18.196	284	— 2·8	64·1	64·
Temesvár-Módos-Temesvár . .	52·4	52·4	13.100	2.900	11.000	11.000	22.000	420	22 801	435	— 3·4	52·4	52·
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	15.300	2.400	11.000	6.600	17.600	280	18.442	293	— 4·4	62·9	62·
Tisza-Polgar—Nyiregyházá . .	55·8	55·8	8.900	2.000	4.200	4.400	8 600	154	9.113	163	— 5·5	55·8	55·
Torontáler Lokalbahn	346 9	346·9	75.000	13.600	48.000	53.000	101.000	291	103.547	298	— 2·3	346·9	346·
Töketerebes-Gálszécs-Varannó L.B.	30·5	30·5	7.300	2.100	3 500	3.500	7.000	230	6.794	223	+ 3·1	30·5	30·
Ujszász—Jasz-Apáti Vizinalbahn	31·6	31·6	9.500	3 900	3.500	5.500	10.000	316	10.524	333	— 5·1	31·6	31·
Warasdin-Golubovec	36·5	36·5	8.800	7.200	2.800	9.700	12.500	342	12 917	354	— 3·4	36·5	36·
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	18.300	5.400	11.500	15 000	26.500	313	26.264	310	+ 1·0	84·6	84·
Vinkovce-Brčka	53·1	53·1	6 500	11.700	6.000	34.500	40.500	763	39.976	753	+ 1·3	53·1	53·
Vinkovce-Zupanje	33·4	33·4	4.100	2.800	2.400	5.400	7.800	234	7.456	223	+ 4·9	33·4	33·
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz	84·6	84·6	12.500	9.100	7.500	31.000	38.500	455	38.985	461	— 1 3	84·6	84·
Zsebely-Csákovar-Bóka	48·3	48·3	7.500	1.200	4.000	2.700	6.700	139	6.466	134	+ 3·7	48·3	48·
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	8.500	5.600	4.500	10.700	15.200	341	15.011	337	+ 1·2	44·6	44·
Lokalbahnen zusammen . .	8.868·0	8.749·9	2,919 234	1,022.424	1,458.957	2,401.668	3,860.625	435	3,885.485	444	— 2·0	8.860·4	8.733·
Hauptsumme . . .	18.257·4	18 135·3	7,411.619	3,441.832	7,577.223	18,024.526	25,601 749	1.402	25,570.527	1.410	— 0·6	18.247·3	18.118·

Verkehr und Einnahmen der Bosnischen

im Monate **Mai** 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Eisenbahnen mit

Benennung der Eisenbahn	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen 1904	pro Kilometer	Differenz	1905	1904
K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	20.540	8.800	15.387	35.975	51.362	490	61.753	588	— 16·7	105·0	105·
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	182.392	106.321	174.194	754 352	928.546	1.206	916.117	1.190	+ 1·3	770·0	770·

Eisenbahn mit

Benennung der Eisenbahn	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen 1904	pro Kilometer	Differenz	1905	1904
Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	160.267	5.740	11.827	8.107	19.934	3.497	20.251	3.553	— 1·6	5·7	5·7
Summe . . .	880·7	880·7	363.199	120.861	201.408	798.434	999.842	1.135	998.121	1.133	+ 0·2	880·7	880·7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Mai											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1905				1904				Differenz pro Kilometer in Prozenten			
rsonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904	
nzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
57.900	24.500	36.800	85.800	122.600	2.151	36.488	82.552	119.040	2.088	+ 3·0	5.162	5.011	Nyiregyháza-Mátészalka
29.300	12.000	22.100	40 100	62.200	1.069	. . . . .	. . . . .	. . . . . .	. .	. . .	2.566	. . .	Nyiregyháza-Vásárosnam.
171.700	11.800	124.400	45.000	169.400	1.651	116.306	44.149	160.455	1.564	+ 5·6	3.962	3.754	Ó-Becse—Ujvidék—Titel
27.900	16.600	27.700	29.400	57.100	1.699	26.478	30.020	56.498	1.681	+ 1·1	4.078	4.034	Pancsova-Petrovoszello
66.100	27.300	35.400	62.200	97.600	1.048	35.109	58.511	93.620	1.006	+ 4·2	2.515	2.414	Pápa-Bánhida
55.100	11.200	24.400	21.800	46.200	1.269	24.569	21.126	45.695	1.255	+ 1·1	3.046	3 012	Pápa-Csorna
54.600	256.200	15.800	292.200	308.000	17.017	14.392	276.290	290.682	16.060	+ 6·0	40.841	38.544	Petroszény-Lupény
151.700	23.500	96.900	84.100	181.000	1.860	95.437	77.951	173.388	1.782	+ 4·4	4.464	4.277	Pozsony-Komárom-P. Tenyö
58.100	21.700	28.700	54.300	83.000	2.399	22.179	45.90[illegible]	74.080	2.141	+ 12·1	5.758	5.138	K.-Szt. Márton
32.000	15.200	15.400	25.100	40.500	1.092	15.851	29.341	45.192	1.218	— 10·3	2.621	2.923	Püspökladány—F.-Gyarmat
31.900	5.900	15.400	9.200	24.600	796	13.271	11.769	25.040	810	— 1·7	1.910	1.944	Ruma-Klenák
4.600	28.200	2.300	28.600	30.900	1.776	1.950	24.778	26.728	1.536	+ 15·6	4.262	3.686	Ruma-Vrdnik
54.200	20.300	23.400	54.900	78.300	1.662	22.820	47.247	70.067	1.488	+ 11·7	3.989	3.571	Somogy-Szobb—Barcs
129.300	40.100	58.700	98.600	157.300	2.185	58.512	89.485	147.997	2.056	+ 6·3	5.244	4.934	Ödenburg-Pozsony
41.200	11.600	25.600	34.900	60.500	1.528	25.281	32.691	57.972	1.464	+ 4·4	3.667	3.514	Szatmár-Fehérgyarmat
47.100	22.600	51.400	105.900	157.300	2.609	46.517	99.309	145.826	2.418	+ 7·9	6.262	5.803	Szátmar-Nagybánya
207.700	23.800	138.300	97.100	235.400	1.748	132.802	106.551	239.353	1.777	— 1·6	4.195	4.265	Szeged — Nagy - Kikinda— Nagy-Becskerek
50.300	5.600	17.900	9.400	27.300	1.422	16.886	10.280	27.166	1.415	+ 0·5	3.413	3.396	Szegzárd-Báttaszek
64.400	13.800	28.800	28.200	57.000	1.647	29.085	28.144	57.229	1.654	— 0·4	3.953	3.970	Szentes—H.-M.-Vásárhely
108.200	69.200	65.600	182 300	247.900	2.590	63.082	166.416	229.498	2.398	+ 8·0	6.216	5.755	Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz
38.000	8.300	22.700	16.900	39.600	740	22.054	14.286	36.340	679	+ 9·0	1.776	1.630	Szigetvár-Kaposvár
56.400	20.300	58.800	89.000	147.800	1.371	53.161	83.707	136.868	1.270	+ 0·8	3.290	3.048	Szilágyságer Eisenbahn
107.100	98.700	75.800	226.500	302.300	2.498	75.342	214.868	290 210	2.398	+ 4·2	5.995	5.755	Slavonische Lokalbahn
52.000	6.800	27.700	18.700	46.400	714	28.498	18.996	47.494	731	— 2·3	1.714	1.754	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
80.000	22.800	55.000	84.100	139.100	2.660	55.044	82.225	137.269	2.625	+ 1·3	6.384	6.300	Steinamanger-Pinkafeld
31.500	5.500	13.000	5.300	18.300	867	13.256	5.252	18.508	877	— 1·1	2.081	2.105	Steinamanger-Rum
22.800	6 900	18.000	16.000	34.000	1.111	17.321	14.676	31.997	1.046	+ 6·2	2.666	2.510	Temesvár—Buziás
72.100	14.800	41.300	30.200	71.500	1.115	41.101	33.255	74.356	1.160	— 3·9	2.676	2.784	Temesvár—Lippa-Radna
50.800	11.200	44.500	42.600	87.100	1.662	45.061	42.184	87.245	1.665	— 0·2	3.989	3.996	Temesvár-Modos-Temesvár
74.300	13.100	50.100	31.100	81.200	1.291	50.987	33.150	84.137	1.338	— 3·5	3.098	3.211	Temesvár—N.-Szt. Miklos
48.000	8.800	22.400	19.000	41.400	742	22.009	20.916	42.925	769	— 3·5	1.781	1.846	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
318.700	64.300	215.000	229.400	444.400	1.281	224.289	255.395	479.684	1.383	— 7·4	3.074	3.319	Torontáler Lokalbahn
28.600	13.700	15.900	15.800	31.700	1.039	14.380	14.160	28.540	936	+ 11·0	2.494	2.246	Töketerebes-Varannó L.-B.
48.000	22.700	17.000	27.600	44.600	1.411	17.041	35.140	52.181	1.651	— 14·5	3.386	3.962	Ujszász—Jasz-Apáti V.-B.
36.900	32.800	13.300	44.000	57.300	1.570	13.327	43.654	56.981	1.561	+ 0·6	3.768	3.746	Varasdin-Golubovec
87.700	26.800	59.900	76.300	136.200	1.610	58.903	70.843	129.746	1.534	+ 5·0	3.864	3.682	Versecz—Kubin-Dunapart
35 200	42.600	28.500	136.900	165.400	3.115	27.727	107.809	135.536	2.552	+ 22·1	7.476	6.125	Vinkovce-Brčka
19.400	9.200	11.200	21.700	32.900	985	10.825	16.312	27.137	812	+ 21·3	2.364	1.949	Vinkovce-Zupanje
58.900	47.800	31.000	144.400	175.400	2.073	29.103	148.146	177.249	2.095	— 1·1	4.975	5.028	Zolyom-Brezó—Breznób.— Tiszolcz
41.600	6.900	19.900	13.900	33.800	700	19.257	13.556	32.813	679	+ 3·1	1.680	1.630	Zsebely-Csákovár-Bóka
34.600	24.500	20.300	56.300	76.600	1.717	17.789	48.222	66 011	1.480	+ 16·0	4.121	3.552	Zsitvatal-Bahn
541.279	4,327.074	6,374.150	10,730.962	17,105.112	1.931	6,129.896	10,211.678	16,341.574	1.871	+ 3·2	4.634	4.490	**Lokalbahnen zusammen**
348.036	16,174.644	33,635.034	86,191.246	119,826.280	6.567	31,466.733	83,825.285	115,292.018	6.363	+ 3·2	15.762	15.271	**Hauptsumme**

und Herzegowinischen Eisenbahnen

ersten fünf Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Dampfbetrieb.

86.083	34.078	62.318	154.551	216.869	2.065	60.209	166.818	227.027	2.162	— 4·5	4.957	5.189	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
556.734	441.588	660.468	3,071.866	3,732.334	4.847	829.005	3,005.901	3,834.906	4.980	— 3·0	11.633	11.952	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

731.003	25.949	49.275	34.902	84.177	14.768	51.578	35.819	87.397	15.333	— 4·0	35.443	36.799	Stadtbahn in Sarajevo
1,373.820	501.615	772.061	3,261.319	4,033.380	4.580	940.792	3,208.538	4,149.330	4.711	— 2·8	10.992	11.306	**Summe**

Inland.

Parlamentarisches.

In der 346. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Juli 1905 referierte der Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester im Namen des Eisenbahnausschusses über die Vorlage, betreffend die Alpenbahnkredite. Er bemerkt, daß die Regierungsvorlage eine Gesamtforderung von ca. 159 Millionen enthalte. Von diesem Betrage, sagt er, hatte die Regierung 55 Millionen nach dem Investitionsgesetze am Ende des Jahres 1905 anzusprechen. 11 Millionen werden für neue Investitionen begehrt. 91 Millionen qualifizieren sich als Mehrforderungen. Aber auch diese Summe ist wieder in zwei Teile zu scheiden. 60 Millionen stellen sich als reiner Überschreitungskredit dar. Diese Überschreitungen haben bereits bis zum Jahre 1905 stattgefunden. Die weitere Summe von 30 Millionen repräsentiert einen Mehrkredit für die erst im Jahre 1905 in Anspruch zu nehmende Summe von 55 Millionen. Bezüglich der 60 Millionen geht die communis opinio dahin, daß diese Summe bereits in jenem Zeitpunkte hätte in Anspruch genommen werden sollen, wo es feststand, daß diese Überschreitungen tatsächlich bestehen. Die zweite Summe von 30 Millionen aber war erst jetzt zu verlangen, und es ist daher die Anschauung, daß diese Summe zu spät angesprochen worden sei, nicht richtig. Nach einer anderen Richtung teilen sich die Mehrerfordernisse in solche, die auf Elementarereignisse zurückzuführen sind, und in solche, die auf Beschlüsse und Beratungen zurückzuführen sind, welche zum Teile vor, zum Teile nach der Erlassung der Investitionsgesetze stattgefunden haben. Die Vorlage wurde dem Eisenbahnausschusse im Frühjahre zugewiesen. Der Ausschuß hat im Hinblicke darauf, daß es sich hier um ganz außerordentliche Auslagen handelt, ein Subkomitee eingesetzt, welches in zehn Sitzungen den Gegenstand in eingehendster Weise beraten hat. Das Ergebnis war, daß die Vorlage zwar in geänderter Form angenommen, aber die Resolution vorgeschlagen wurde, für welche der Minoritätsbericht eintritt. Der Ausschuß hat sich den Anschauungen des Subkomitees nicht angeschlossen, sondern eine andere Resolution formuliert, welche in dem Berichte enthalten ist. Jener Teil der Resolution aber, der sich auf das künftige Vorgehen bei der gesetzlichen und finanziellen Sicherstellung größerer Staatsbahnbauten bezieht, wurde im Ausschusse mit überwältigender Majorität angenommen. Über die technische und verfassungsmäßige Seite der Frage behält sich der Berichterstatter vor, eventuell in seinem Schlußworte sich eingehend zu äußern.

Minoritätsberichterstatter Abg. Maštálka führt aus, daß die Minorität und die Majorität im Ausschusse eigentlich von Anfang an derselben Anschauung waren, daß im Prinzip gegen die Bewilligung der Kredite nichts einzuwenden sei. Der Gegensatz zwischen ihnen bestehe nur darin, daß die Minorität Kritik übte, und das verfassungsmäßige Recht des Hauses wahren und nicht zulassen wollte, daß ein Minister in einer so wichtigen Angelegenheit auf eigene Verantwortung Schritte unternimmt, welche dem Staate so große Opfer auferlegen. Es handle sich ja nicht nur um die Überschreitungen der Alpenkredite, sondern die Alpenbahnen waren auch Ursache, daß die Regierung Dr. v. Koerbers sich in die großen Triester Hafenbauten stürzte, obwohl hierzu nicht die geringste verfassungsmäßige Bewilligung vorlag. Erst jetzt sei die Vorlage, in welcher die Bewilligung von 46 Millionen Kronen für die Triester Hafenbauten verlangt wird, eingebracht worden. Wie läßt es sich, fragt Redner, mit der Kontrolle und Oberhoheit des Hauses vereinbaren, daß die Arbeiten für diese 46 Millionen Kronen durch private geheime Abmachungen an einzelne Firmen bereits vergeben seien, daß der Bau schon begonnen und 17 Millionen Kronen bereits ausgegeben seien? Wahrscheinlich werden auch die Triester Hafenbauten nicht 46, sondern 100 Millionen Kronen kosten. Redner bittet, die Resolution der Minorität, welche der Regierung vorwirft, sie habe bei Einbringung der Vorlage im Jahre 1901 dem Reichsrate eine vollkommen klare Darstellung der zu erwartenden Bauschwierigkeiten und Kosten vorenthalten, die Grundlagen und den Charakter des bewilligten Bauprogrammes nachträglich völlig geändert, das Abgeordnetenhaus nicht rechtzeitig von den beabsichtigten, ja den schon vollzogenen Änderungen des Projektes und den Überschreitungen der bewilligten Kredite in Kenntnis gesetzt, anzunehmen.

Es wird hierauf die Debatte eröffnet, und zwar wird General- und Spezialdebatte in einem abgeführt.

Abg. Graf Sternberg führt aus, daß er, da man nicht in der Lage sei, eine technische Expertise vorzunehmen, die Frage auf dasjenige Gebiet überwälzen wolle, auf welchem die Abgeordneten, die den Alpenländern nicht angehören, in dieser Frage stehen müssen: auf das Gebiet der harmonischen Ausgestaltung des Bahnnetzes unter gleichmäßiger Berücksichtigung aller Länder. Werde dieses Prinzip nicht angewendet, so komme man zu Verhältnissen, wie sie heute in Österreich bestünden, daß man nämlich die politische Servilität dazu benütze, um im Wege von Bahnen und ähnlichen Geschenken Wähler für die Regierung zu fangen.

Redner kommt auf die Frage der Verstaatlichung der Bahnen zu sprechen und bedauert, daß der im Jahre 1875 ausgesprochene Grundsatz der Verstaatlichung der Bahnen heute so durchgeführt worden sei, daß nur die schlechten Bahnen verstaatlicht wurden, die guten in den Händen der Privatleute geblieben seien. Redner möchte drei Hauptfehler der Privatbahnen feststellen: die Einführung von Refaktien für große Frachtführer, das Gefühl der Unsicherheit der Aktionäre, ob die Bahnen, die zur Verstaatlichung reif sind, wirklich verstaatlicht werden, welches sie den Bahnkörper und die Betriebsmittel stark vernachlässigen läßt, und endlich die Durchrechnungstarife. Wir sind, sagt Redner, ein kommerzieller Staat und müssen unsere ganze wirtschaftliche Frage vom Standpunkte der Förderung des Verkehres auffassen. Bei uns freilich ist man heute noch der entgegengesetzten Anschauung. Man verstaatlicht die schlechtesten Bahnen, und anstatt eines Exportkanales baut man einen Importkanal, der gerade das Gegenteil von dem ist, was der Staat anstreben muß. Statt des für uns natürlichen Kanalbaues zum Mittelländischen Meere trachten wir, durch den Bau des Donau-Oderkanales die deutsche Ware noch billiger nach Österreich einzuführen. Redner wendet sich am Schlusse gegen die sozialpolitische Agitation.

Abg. Dr. Pattai stellt gegenüber dem Abg. Grafen Sternberg fest, daß die Alpenbahnen nicht nur die Interessen der Alpenländer berühren, sondern auch in hohem Grade jene der Sudetenländer, insbesondere Böhmens, weil sie eine direkte Verbindung derselben mit Triest und der Adria schaffen. Das Haus sei seinerzeit vor die Zwangslage gesetzt worden, daß entweder sein Beschluß, die Alpenbahnen zu bauen, nicht ausgeführt werden konnte, oder größere Mittel als bisher bewilligt werden mußten. Als Grund dieser Zwangslage wurde vom Abg. Dr. Ellenbogen angeführt, daß der Bahnbau in leichtfertiger Weise begonnen worden sei, und auch von der Minorität des Ausschusses wird behauptet, daß die seinerzeit vorgelegten Projekte mangelhaft, technisch unvollkommen und dem Gesetze nicht entsprechend waren.

Nach dem Gesetze werde nur die Vorlage von Vorprojekten verlangt, die einen summarischen Kostenvoranschlag, welcher nach dem Durchschnittskilometer die Kosten der Bahn überschlägt, enthält. Die Aufstellung von Projekten der definitiven Trasse, der Generalprojekte, sei erst nach erfolgter Konzessionserteilung, bezw. nach erfolgtem Beschlusse, die Linie auf Staatskosten zu bauen, notwendig, und erst dann werden Detailprojekte vorgelegt. Auch die Generalprojekte enthielten aber noch keine Kostenvoranschläge. Auch die Praxis sei bisher so gewesen, daß ohne General- und Detailprojekte beschlossen wurde, wie es z. B. selbst bei der Arlbergbahn der Fall war. Die Vorlegung genauer Detailprojekte hätte einen Kostenaufwand von 10 bis 15 Millionen Kronen erfordert und in die Bevölkerung die größte Beunruhigung getragen, da, wenn einmal Detailprojekte ausgearbeitet und an Ort und Stelle jedes Objekt besichtigt werde, jedes Tal schon glaube, die Bahn zu erhalten. Die Resolution des Ausschusses, welche verlangt, daß die Regierung künftig Staatsbauten nur auf Grund von Detailprojekten gesetzlich sicherstellen soll, könne kein Sachverständiger ernst nehmen. Dann könne überhaupt keine Bahn mehr gebaut werden.

Auch sind, sagt Redner, Vorwürfe erhoben worden, welche die Regierung absolut nicht gerecht treffen, so der bezüglich der Linie Aßling—Triest über den Bärngraben. Es wird gesagt, die Geologen hätten vor den Schwierigkeiten dieser Linie gewarnt, sie sei aber trotzdem gebaut worden. Die Regierung hat aber rechtzeitig diese Schwierigkeiten mitgeteilt, das Haus hat sie gekannt, aber die politischen Verhältnisse hätten es erheischt, daß ein Kompromiß getroffen wurde. In Kenntnis dieser Schwierigkeiten hat das Haus diese Dinge beschlossen, mit Rücksicht auf merkantile und politische Interessen. Es ist eine eigentümliche Empfindung, wenn man sich einerseits die großartigen Alpenbahnen vor Augen hält und dann die kleinlichen Vorwürfe hört und sieht, wie man einen Minister deshalb zwang, von seinem Amte abzutreten, einen Mann, der so lange im Staatsdienste mit solcher Pflichttreue gestanden ist. Es entsteht übrigens die Frage, ob denn das Abgeordnetenhaus in dieser

Richtung seine Pflicht mit derjenigen Rigorosität erfüllt hat, die jetzt von dem Ministerium verlangt wird. Am 9. Mai 1904 wurde die Vorlage eingebracht, am 10. Mai wurde das Haus vertagt, aber nicht geschlossen, weil man glaubte, es werden sich die Verhältnisse durch eine Vertagung kalmieren lassen. Erst später erfolgte der Schluß der Session. Man kann also nicht sagen, die Regierung habe diese Vorlage am letzten Tage im Parlamente eingebracht, sie hat sich im Gegenteile beeilt, daß sie noch in das Haus hineinkommen kann, und am Schlusse des Jahres 1904, wo doch schon alle von den Überschreitungen gewußt haben, hat man noch immer nichts getan, bis die Interpellation Ellenbogen kam. Wenn das Haus wußte, daß Überschreitungen da sind, wenn es fortarbeitete und sich trotzdem ein Jahr Zeit ließ, so kommt der Satz des römischen Zivilrechtes in Anwendung: mora mora purgatur. Aber sogar in den letzten Tagen ist noch darüber verhandelt worden, ob die Alpenbahnen überhaupt zur Beratung kommen sollen oder nicht. Und gerade die Herren, welche die Überschreitungen getadelt haben, haben gewisse Bedingungen an die Durchlassung dieser Vorlage geknüpft. Daraus ersieht man, daß das Parlament auch nicht einwandfrei vorgegangen ist. Das Haus hätte seinerzeit sofort, wie die Vorlage eingebracht wurde, darüber verhandeln und eventuell sagen müssen, wir bewilligen die Kredite nicht, es darf nicht fortgebaut werden. Aber man durfte nicht sagen, es soll stillschweigend fortgebaut werden, wir werden uns inzwischen über andere Dinge streiten.

Redner erklärt, er könne deshalb auch für die abgeschwächte Resolution Sylvesters nicht stimmen. Denn wenn er auch akzeptieren wollte, daß die Regierung nicht schon früher die verfassungsmäßige Genehmigung nachgesucht hat, so müßte in der Resolution zugleich auch das Bedauern ausgesprochen werden, daß das Haus selbst die Sache nicht weiter verfolgt hat. Da er aber keine Aussicht habe, mit einem solchen Antrage durchzudringen, werde er einfach gegen diese Resolution stimmen.

Redner kommt sodann auf die Verstaatlichungsfrage zu sprechen und bemerkt, daß die Verstaatlichung der Eisenbahnen einer der wenigen Grundsätze sei, die im Kampfe der Meinungen der letzten zwanzig, dreißig Jahre zu einer fast allgemeinen Einheitlichkeit in der Entscheidung ausgereift sind. Es gehe nicht an, einen Verkehrsweg, der allgemeinen Interessen zu dienen hat, einzelnen privaten Spekulanten zu ihrer Ausnützung zu überlassen. Redner möchte nur wünschen, daß die Regierung in dieser Richtung endlich einen schnelleren Schritt einschlage. In neuerer Zeit sei bei den Deutschen die Besorgnis aufgetreten, durch die Verstaatlichung der Bahnen werde der deutsche Charakter einzelner Länder beeinträchtigt werden. Das Parlament werde aber gewiß stark genug sein — und die Deutschen im Parlament hätten schon oft ihre Kraft bewiesen — um zu überwachen, daß eine solche Slawisierung der Bahnen nicht stattfinde. Wenn aber unser Deutschtum durch die Verwaltung der Nordbahn oder Nordwestbahn gestützt werden müßte, dann hätten wir auf Sand gebaut. Wenn die Regierung die Bahnen nicht deutsch erhalten will, so könne sie diesbezüglich von den Privatbahnen durch kleine Konzessionen alles mögliche erlangen. Man müsse eben die Regierung verpflichten, daß sie nach der Verstaatlichung den wirklich bestehenden nationalen Verhältnissen Rechnung trage. Redner sei auch nicht dafür, daß man der Regierung eine Frist für die Verstaatlichung setze, denn diese würde sich in einem höheren Preise ausdrücken. An den Ministerpräsidenten aber müsse die Frage gerichtet werden, ob er in der Verstaatlichungsaktion mit starker, gerechter und weiser Hand vorgehen oder jene Zauderpolitik fortsetzen wolle, die uns heute in das geradezu lächerliche Verhältnis bringt, daß drei Viertel der Staatsbahnen uneinträglich sind, während die großen, gewinnreichen Verkehrsadern in Privathänden sich befinden.

Redner urgiert die Verbindung der Aspangbahn von Wien über den Wechsel nach Kirchberg einerseits, um dadurch eine direkte Verbindung nach Bosnien herzustellen, anderseits im Interesse der Approvisionierung Wiens aus der Ost-Steiermark. Bezüglich der Verstaatlichung der Aspangbahn werde man bis zum Jahre 1907 warten müssen, weil sie dann vom Staate zu einem billigeren Preise erworben werden kann. Bis dahin aber solle die Verbindung über den Wechsel bereits hergestellt sein, damit man im Momente der Verstaatlichung mit einem durchgehenden Zuge von Wien nach Steiermark fahren kann. Redner tritt weiter für den Bau der Bahn Bregenz-Bezau in Vorarlberg, sowie für den Ausbau der Vintschgaubahn bis Landeck ein. Er kommt weiter auf die Umgestaltung der Stadtbahn zu sprechen. Die Stadtbahn habe enorme Opfer dem Reiche, dem Lande Niederösterreich und der Stadt Wien auferlegt. Sie müsse aber als eine verfehlte Anlage bezeichnet werden. Der elektrische Betrieb sei unbedingt geboten. Die großen Züge mit zehn Waggons, die aber nur alle zehn Minuten verkehren, erfüllen den Zweck nicht. Der elektrische Waggon mit seiner Reinlichkeit und Schnelligkeit werde die Rentabilität der Stadtbahn ermöglichen. So wie die Eisenbahn die Schnelligkeit und den Fortschritt repräsentiert, solle auch alles, was damit zusammenhängt, mit Initiative, Schlagfertigkeit und Schnelligkeit in Angriff genommen werden.

Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Gautsch:

Das hohe Haus hat in richtiger Würdigung der staatsfinanziellen und wirtschaftlichen Momente noch unmittelbar vor dem Schlusse seiner Sommertagung jenen Gesetzentwurf in den Kreis der Beratung gezogen, der weitere Kredite zum Zwecke der Ausführung und Ausgestaltung des mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung bewilligt.

Die Regierung weiß dem hohen Hause hierfür aufrichtigen Dank. Denn ich leugne es nicht, wenn das hohe Haus nicht mehr den Beschluß gefaßt hätte, diese Angelegenheit zu erledigen, so wären Konsequenzen eingetreten, welche nicht bloß diejenigen Länder, in welchen diese Bauführungen stattfinden, sondern eine große Anzahl fleißiger und tätiger Arbeiter und Beamten an diesen Bahnen in der bedauerlichsten Weise hätten treffen müssen.

Aus Anlaß aber der Verhandlung über diesen Gesetzentwurf hat der geehrte Herr Abgeordnete der Stadt Wien an mich eine direkte Frage gerichtet, die dahin geht: Wie hält es die Regierung mit der Verstaatlichung? Ich bin in der Lage, dem geehrten Herrn Abgeordneten eine klare und bündige Antwort zu geben. Ich werde nämlich die Ehre haben, namens der Regierung eine Erklärung in der Sache abzugeben:

Die Regierung hält die Überführung der Bahnunternehmungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Österreichischen Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und eventuell der Eisenbahn Wien-Aspang in das Staatseigentum für ein mit allen Mitteln anstrebenswertes Ziel und wird zu dessen Erreichung ihre Bemühungen voll einsetzen.

Die Regierung wird daher auch unverweilt den Vereinbarungsweg mit den Bahngesellschaften betreten und, wenn sich dieser einzelnen Unternehmungen gegenüber als aussichtslos erweisen sollte, mit aller Energie die Klarlegung der Verhältnisse auf dem Rechtswege anstreben.

Die Regierung wird insbesondere in dem Falle, als die Anforderungen der Privatbahnen sich aus finanziellen oder rechtlichen Gründen als unannehmbar herausstellen sollten, von ihren Rechten, wie solche ihr konzessions- und vertragsmäßig in bezug auf Einlösung der betreffenden Bahnlinien zustehen, vollen Gebrauch machen.

Für die Verstaatlichungsaktion wird der voraussichtliche finanzielle Effekt derselben in der Richtung als ausschlaggebend anzusehen sein, daß die von der Regierung zur Verhütung finanzieller Ausfälle vorzuschlagenden Maßnahmen die Zustimmung der Legislative finden.

Schließlich erklärt die Regierung, daß sie bei der Organisation des Dienstes auf den neuerworbenen Linien den nationalen und Verkehrsbedürfnissen, sowie den kommerziellen Rücksichten Rechnung tragen wird.

Ich möchte an diese Erklärung noch eine allgemeine Bemerkung knüpfen.

Es liegt mir gewiß vollkommen fern, die großen Verdienste jener Männer zu schmälern, die das schwierige Werk der Überführung größerer Privatbahnen in den staatlichen Betrieb mit Erfolg durchgeführt haben. Wir können uns jedoch der Tatsache nicht verschließen, daß die bisherige Organisation und Führung des Staatseisenbahnwesens nicht zur Gänze den Erwartungen entspricht, die man mit Recht in finanzieller und volkswirtschaftlicher Beziehung hegen durfte. Ich erblicke den wesentlichen Mangel der bestehenden Einrichtungen darin, daß wir auf dem Verkehrsgebiete ein wenig zu bureaukratisch verwalten. Ich glaube, daß gerade hier neue und und freiere Formen gefunden werden müssen, weil wir nur dann unserem Handel und Verkehre jenen Raum zur Betätigung gewähren können, der unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen einfach nicht mehr entbehrt werden kann. Die Regierung wird daher auch nicht ermangeln, bei der Übermittlung der Verstaatlichungsanträge an das Parlament ihr Programm auch auf diesem Gebiete dem hohen Hause darzulegen. Wir glauben damit den wirtschaftlichen Interessen Österreichs pflichtgemäß zu dienen.

Abg. Kaftan glaubt nach dem der Erklärung des Ministerpräsidenten gespendeten Beifalle der Zustimmung des

Hauses sicher zu sein, wenn er diese Erklärung dankend quittiere. Er gibt der Überzeugung Ausdruck, daß diesen gewiß sehr schönen und wohlgemeinten Worten die Tat nun baldigst nachfolgen werde. Kaum jemals habe eine Regierungsvorlage so viel Aufsehen erweckt und eine solche peinliche Überraschung im Hause und in der Öffentlichkeit hervorgerufen wie der Gesetzentwurf über die Überschreitungen beim Bau der Alpenbahnen, um den für unsere Verhältnisse gewiß riesigen Betrag von 104 Millionen Kronen. Es sei zuzugeben, daß bei großen, schwierigen Gebirgsbahnen die definitiven Kosten sich nicht auf den Heller im vorhinein bestimmen lassen. Aber die Differenz lasse sich bei pflichtgemäßer Vorsicht und gewissenhafter Einhaltung eines wohldurchdachten Betriebs- und Bauprogrammes auf ein Minimum herabdrücken. Wenn freilich das Betriebs- und Bauprogramm während des Baues radikal geändert, sogar ganz auf den Kopf gestellt oder zum Teil in diesem Stadium erst überhaupt aufgestellt wird, dann seien große Überschreitungen unvermeidlich. Wenn gleichzeitig mit der Bewilligung des Gesetzes oder ein Jahr darauf das Betriebs- und damit auch das Bauprogramm grundstürzend geändert wurde, sei es Pflicht der Regierung gewesen, für diese gewaltige Änderung, welche die ursprüngliche Summe um mindestens 47 Prozent erhöhte, die verfassungsmäßige Ermächtigung einzuholen und nicht erst dann die Vorlage einzubringen, wenn der Baufonds erschöpft ist. Dafür gebe es keine Rechtfertigung; alle Versuche, eine solche zu konstruieren, seien bisher fehlgeschlagen, auch Dr. Pattai sei diese Bemühung nicht gelungen.

Die Tunnelbauschwierigkeiten, sagt Redner, konnten überdies von Anfang an auf Grund der geologischen Gutachten erwartet, und es konnte ihnen in der Rubrik „Unvorhergesehenes" Rechnung getragen werden. Allerdings muß zugegeben werden, daß man für den südlichen Teil der Alpenbahnen, angeblich aus gesamtstaatlichen Rücksichten, die ungünstigste Trasse an Stelle der standfesten, billigeren Predil- oder Mangart-Linie gewählt hat, ohne daß man sich eigentlich erklären kann, warum die Mangart-Linie einen geringeren strategischen Wert haben soll als die Bača-Linie; wie man besonders aus dem russisch-japanischen Kriege weiß, wechseln übrigens die Ansichten der Strategen sehr oft. Es ist die Frage, ob angesichts der in Italien vorgenommenen Grenzbefestigungen auch bei uns über die strategische Leistungsfähigkeit der südlichen Alpenbahnen gegenwärtig nicht schon andere Ansichten herrschen als vor zwei oder drei Jahren. Der Techniker wurde beim Bau der Alpenbahnen durch politische Rücksichten gedrängt, ohne genügende Vorbereitung ein Riesenwerk in Angriff zu nehmen.

Redner beschäftigt sich sodann mit der vom Eisenbahnministerium aufgestellten Rentabilitätsberechnung. Er gönne dem Ministerium seinen Optimismus. Die Berechnung der Regierung sei aber vorwiegend auf einer Verkehrsteilung zwischen der Südbahn und den Staatsbahnen basiert. Diese Verhandlungen mit der Südbahn seien noch nicht abgeschlossen. Solange wir, sagt er, die Privatbahnen nicht in Händen haben, sind wir auch nicht Herr des Verkehres auf den Alpenbahnen und sind nicht imstande, die Güter auf zweckmäßige Weise nach Süden zu führen. Deshalb muß immer darauf gedrängt werden, mit dem schädlichen, gemischten System aufzuräumen und zum reinen Staatsbahnsystem überzugehen. Der Ministerpräsident hat sich in dieser Richtung in verdienstlicher Weise geäußert.

Mit Bezug auf die nationalen Bedenken bemerkt Redner, daß unter dem Drucke der Privatbahnen die Deutschen wie die Böhmen leiden und daß beide Nationen schon lange ersehnen, daß diesem Zustande ein Ende gemacht wird. Es sei selbstverständlich, daß von seiten des Staates vollkommen gerecht auch in bezug auf die nationalen Verhältnisse vorgegangen werden muß. Das habe auch die Partei des Redners immer verfochten. Er erörtert sodann die Frage des künftigen Betriebes und der Bahnerhaltung. Der Betrieb von Bahnen in so bedeutenden Höhen, von denen einige an der Scheitelstrecke sich schon der Grenze nähern, wo eine Bahn überhaupt betriebsfähig ist, sei eine schwierige Aufgabe. Es müsse daher rechtzeitig das Nötige vorgekehrt werden. Der Unglücksfall im Karawankentunnel wurde durch schlagende Wetter verschuldet, nachdem man Karbonschiefer angefahren hatte. Es wäre deshalb notwendig, daß die Bauleitung, nachdem dieser Tunnel in einer gebrochenen Nivellette mit einer Scheitelstrecke geführt wird, heute schon auf die Ventilation des Tunnels gebührende Rücksicht nimmt. Er begehrt weiter einen näheren Bericht über die eigentlichen Ursachen der Katastrophe beim Pyhrntunnel. In einer Polemik gegen den Abg. Dr. Pattai tritt er der Behauptung entgegen, daß eigentlich keine Bahn die Fertigstellung der Detailprojekte abgewartet hat. Dr. Pattai habe eigentlich das Haus für die Überschreitungen verantwortlich gemacht. Die Prüfung der technischen Seite sei nicht Sache des Hauses. Der einzige berechtigte Vorwurf sei vielleicht, daß das Haus seinerzeit etwas zu vertrauensselig war. Redner erinnert an die Geschichte des Junktims mit den Wasserstraßen. Nun werden die Alpenbahnen gebaut, es werden sogar die Kredite überschritten, und mit den Wasserstraßen habe man noch nicht angefangen. Das Haus möge dahin wirken, daß die Regierung die gegebenen Versprechungen wirklich erfüllt.

Leiter des Eisenbahnministeriums Sektionschef Wrba:

Hohes Haus! Aus den vorliegenden Berichten des Subkomitees und des hohen Eisenbahnausschusses, sowie den Ausführungen des geehrten Herrn Berichterstatters habe ich zu meiner großen Beruhigung die Überzeugung gewonnen, daß das hohe Haus trotz der mannigfach vorgebrachten Bedenken allerdings aus sehr verschiedenen Motiven und mit manchen Vorbehalten doch keinen Anstand nehmen wolle, der Regierung die von ihr erbetenen Kredite für die Durchführung des gesetzlich genehmigten Staatsbauprogrammes zu bewilligen und die Indemnität für die bisher erforderlichen Überschreitungen der gesetzlich bewilligten Kredite zu erteilen.

Indem ich von dieser Intention mit lebhaftem Danke Kenntnis nehme, könnte ich mich darauf beschränken, an das hohe Haus das dringende Ersuchen zu richten, durch entsprechend ehetunlichste Beschlußfassung der Regierung die unaufgehaltene Durchführung des Staatsbauprogrammes auf streng legaler, verfassungsmäßiger Grundlage zu ermöglichen.

Obwohl es mir schon aus Rücksicht auf die dringend gebotene Zeitökonomie durchaus ferne liegt, in irgend einer Hinsicht eine doch nur nutz- und erfolglose Polemik zu beginnen oder überhaupt mich mit den prinzipiellen Anschauungen des hohen Hauses irgendwie in Gegensatz zu stellen, kann ich aber, und zwar auf die Gefahr hin, bei früheren Anlässen Vorgebrachtes wiederholen zu müssen, doch nicht unterlassen, in einer kurzen, allgemeinen Darlegung eine Erklärung und womöglich eine Entschuldigung oder Rechtfertigung des bisherigen Vorgehens der Regierung zu der vorliegenden so schwierigen Angelegenheit zu versuchen.

Zu diesem Ende glaube ich vorerst daran erinnern zu sollen, daß das Staatsbahnbauprogramm des Jahres 1901 seinerzeit von der überwiegenden Mehrheit des hohen Hauses mit allgemeiner Zustimmung, zum großen Teile sogar mit entschiedener Begeisterung aufgenommen worden ist. Das gesetzlich genehmigte Liniensystem bildet bekanntlich ein Kompromiß zwischen den seit nahezu drei Jahrzehnten bestandenen Differenzen über die Wahl der Trasse für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest. Dasselbe wurde allein geeignet erkannt, allen hierbei in Betracht kommenden wirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Bestrebungen und Interessen Rechnung zu tragen und überhaupt die Realisierung der seit Jahrzenten so heiß erstrebten zweiten Eisenbahnverbindung der Alpenländer unter sich und mit dem wichtigsten Seehafen Triest, ebenso den weiten nördlich und östlich gelegenen Reichsgebieten, so Süddeutschlands, mit eben diesem Hafen zu ermöglichen. Von der Ausführung dieses großzügig konzipierten Bauprogrammes erhoffte und erhofft man noch die segensreichsten Wirkungen in verkehrspolitischer, wirtschaftlicher und allgemein finanzieller Beziehung. Dieses Bauprogramm wurde genehmigt, die Wahl der Trassen erfolgte in voller Kenntnis der zu gewärtigenden Bauschwierigkeiten ohne Rücksicht auf die unleugbar sehr hohen Baukosten und ohne zu weitgehende Hoffnungen auf allzu große Rentabilität, im vollen Bewußtsein der hieraus erwachsenden außerordentlichen finanziellen Lasten. Die Opferwilligkeit der Reichsvertretung ging so weit, daß im Berichte des Eisenbahnausschusses mit voller Berechtigung bemerkt wird, daß das hohe Haus damals, wenn die Regierung es beantragt hätte, auch weit höhere Beträge für diese Bahnbauten anstandslos bewilligt hätte und daß die bei so schwierigen Gebirgsbahnen für jeden Laien, geschweige denn für jeden Fachmann so naheliegende Frage nach möglichen oder — besser gesagt — nach voraussichtlichen Kostenüberschreitungen von keiner Seite berührt worden ist.

Es wurden dann auch im Gesetze vom 6. Jänner 1901 für die großen Staatsbahnbauten nur bis Ende des Jahres 1905 spezielle Jahreskredite bewilligt, dagegen die Bewilligung der weiter erforderlichen Kredite nach Ablauf des Jahres 1905, für welche Zeit in den Erläuterungen zur diesbezüglichen Regierungsvorlage nur Präliminarbeiträge angegeben waren, der späteren gesetzlichen Festsetzung vorbehalten. Nachdem nun das Gesetz vom Jahre 1901 die auszuführenden Linien genau umschrieb, die Kreditbewilligungen nur bis Ende 1905 ohne die bis dahin üblichen gesetzlichen Festsetzungen der Maximalkostenbeträge enthielt, endlich im Artikel IV außerordentlich kurze Vollendungsfristen vorgeschrieben wurden, konnte das Eisenbahnministerium

mit voller Berechtigung sich der Meinung hingeben, die klar ausgesprochenen Intentionen des hohen Hauses gehen dahin, daß die als wichtig und dringlich bezeichneten großen Bahnbauten in technisch entsprechender Ausgestaltung, mit ausreichender Leistungsfähigkeit innerhalb der gesetzlich festgesetzten kurzen Vollendungsfristen zur Ausführung gelangen sollen.

In dieser Meinung und in diesem Sinne hat das Eisenbahnministerium seine weiteren Maßnahmen getroffen. Es wurden die eingehendsten bau- und betriebstechnischen Studien durchgeführt, die Detailprojekte ausgearbeitet, die kommissionellen Amtshandlungen und die Bauvergebung eingeleitet, Bauvorbereitungen getroffen und auf dieser Grundlage neue, genaue Kostenaufstellungen vorgenommen, alles dieses in dem Bestreben, die gesetzlich festgesetzten Baufristen möglichst einzuhalten. Als sich nun auf Grund dieser Maßnahmen im Laufe des Jahres 1903 herausstellte, daß zur Ausführung der fraglichen Bahnbauten nicht nur die in den Erläuterungen zur bezüglichen Regierungsvorlage angegebenen Voranschlagsziffern, sondern selbst die bis Ende 1905 gesetzlich festgestellten Baukredite nicht ausreichend erschienen, war das Eisenbahnministerium und die Regierung keinen Augenblick darüber im unklaren, daß sie die ermittelten Mehrerfordernisse im verfassungsmäßigen Wege ansprechen, für eventuelle Kreditüberschreitungen die verfassungsmäßige Indemnität erwirken müsse.

Nach Feststellung der Kostenvoranschläge auf Grund der Detailprojekte standen nun für das weitere Vorgehen des Eisenbahnministeriums im wesentlichen drei Alternativen offen. Das Eisenbahnministerium konnte unter möglichster Einhaltung der in den Erläuterungen zu dem seinerzeitigen Gesetzentwurfe angegebenen Präliminarziffern die Bahnen in unzulänglicher Ausführung mit nicht ausreichender Ausrüstung herstellen, ein Vorgang, der formell vielleicht am wenigsten anfechtbar, vom sachlichen Standpunkte aus geradezu verwerflich erschienen wäre.

Die Regierung konnte ferner nach erlangter Kenntnis von den zu gewärtigenden Mehrerfordernissen für die entsprechende Ausführung und Ausrüstung der zu erbauenden Staatsbahnen die Bauarbeiten sistieren und dem hohen Reichsrate eine neue Gesetzesvorlage mit den neuen Kostenvoranschlägen zur verfassungsmäßigen Genehmigung unterbreiten. Dieser Vorgang wäre aber, abgesehen davon, daß hierbei die bei der eigentlichen Bauausführung hervorgekommenen Mehrkosten doch nicht vermieden worden wären, in entschiedenstem Widerspruche mit den von der Regierung vorausgesetzten Intentionen des hohen Hauses gestanden und wäre den lebhaftesten Rekriminationen der nächstbeteiligten Ländergebiete und Interessentenkreise begegnet. Wir stünden heute statt nahezu vor der Vollendung der die zweite Bahnverbindung mit Triest darstellenden Bahnlinien kaum vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten.

Es erübrigte also nur der von der Regierung nach bestem Wissen und Gewissen eingeschlagene Weg, nämlich mit Ausnützung der gesetzlich bewilligten Baukredite die Bauarbeiten in bau- und betriebstechnisch richtiger Weise intensiv zu betreiben und im geeigneten Zeitpunkte die Kredite für die ermittelten Erfordernisse anzusprechen, die Indemnität für unerläßliche Kreditüberschreitungen zu erwirken. Zu diesem Vorgange konnte sich die Regierung umsomehr für berechtigt halten, als sie mit gutem Grunde annehmen konnte, daß das hohe Haus keinen Anstand nehmen werde, im Sinne seiner klar zutage getretenen Willensmeinung gleich den ursprünglich festgesetzten, so bedeutenden Baukrediten auch die unbedingt notwendigen Nachtrags- und Fortsetzungskredite zu gewähren.

Die Regierung hätte auch sicher keinen Anstand genommen, bei geeignetem Anlasse, etwa bei Besprechung der dem hohen Hause alljährlich bei Vorlage des Budgets zu erstattenden Berichte über die Investitionsgebarung, ausführliche rückhaltlose Mitteilungen zu machen, wie dies ja auch in einer im Dezember 1903 seitens des damaligen Herrn Ministerpräsidenten erfolgten Interpellationsbeantwortung geschehen ist. Für die diesbezügliche Regierungsvorlage glaubte die Regierung zur Vermeidung stückweiser, unvollständiger Behandlung des Gegenstandes den geeigneten Zeitpunkt erst dann gekommen, bis sie auf Grund der Bauvergebungen in der Lage sein werde, dem hohen Hause bestimmte, ausreichend zu begründende Voranschläge und Anträge vorzulegen. So wurde denn, nachdem die Bauvergebungen bis Ende 1903 durchgeführt worden waren, mit allem Nachdrucke an die Ausarbeitung der neuen Kostenvoranschläge geschritten und nach Fertigstellung derselben sofort im Mai 1904 die gegenwärtig in Verhandlung stehende Regierungsvorlage zur verfassungsmäßigen Behandlung eingebracht

Die Regierung erachtete hierbei dem Vorwurfe einer formellen Versäumnis umsoweniger begegnen zu können, als ja bis dahin Kreditüberschreitungen nur in dem geringen Betrage von rund K 1,400.000 zu vertreten waren und sie hierbei im übrigen sich im guten Glauben befand, in ihrem diesbezüglichen Vorgehen lediglich den Intentionen und dem strikten Auftrage des Gesetzes und der gesetzgebenden Körper entsprochen zu haben.

Bevor ich in die kurze Besprechung der fraglichen Mehrerfordernisse eingehe, fühle ich mich verpflichtet, vorerst der wohlverdienten Anerkennung der trotz der erheblichen Kostenerhöhung bisher von keiner Seite bezweifelten hervorragenden Leistungen der Bautechniker des Eisenbahnministeriums, vom Baudirektor angefangen bis hinunter zum jüngsten Ingenieur, Ausdruck zu geben.

Ist es ja doch eine ganz außerordentliche verdienstvolle Leistung, daß ohne erhebliche Verlängerungen der gesetzlich fixierten, äußerst kurz bemessenen Bautermine ein Komplex von fünf Alpenbahnen mit vier großen Tunnels gleichzeitig mit anderen wichtigen Staatsbahnbauten und der Leitung des Baues zahlreicher Lokalbahnen unter Bewältigung außerordentlicher technischer und geologischer Schwierigkeiten in einer den Anforderungen der modernen Bau- und Betriebstechnik entsprechenden Ausgestaltung nahezu zur Vollendung gebracht worden ist. Ich kann aber hierbei nicht unterlassen, hervorzuheben, daß diese besondere Leistung der österreichischen Ingenieurkunst zum großen Teile, wie dies der Baudirektor bei einem früheren Anlasse mit warmem Danke hervorgehoben hat, der intensiven Mitwirkung des früheren Herrn Eisenbahnministers zu verdanken ist, der die Tätigkeit der Ingenieure in keiner Weise störend beeinflußte, den technischen Bauleitern vielmehr soweit als möglich freie Hand ließ und dieselben durch innigsten Kontakt und in jeder sonst möglichen Weise förderte und unterstützte.

Abg. Dr. Ellenbogen: Das war auch ganz in der Ordnung.

Leiter des Eisenbahnministeriums Sektionschef Wrba:

Gewiß, das war auch in der Ordnung, aber das Maß dieser Ingerenz ist eben ein verschiedenes. Die eigentliche Frage, nämlich die Frage der Notwendigkeit und sachlichen Begründung der Mehrerfordernisse, kann ich im Interesse des hohen Hauses mit wenigen Worten erledigen, weil ich persönlich nicht die Verantwortung übernehmen könnte, weder für die Notwendigkeit noch für den Umfang, noch für die Ersprießlichkeit der bezüglichen Mehrausgaben und Mehrforderungen. Ich kann mich aber auf die detaillierten Ausführungen berufen, welche die frühere Regierung und die technischen Fachmänner des Eisenbahnministeriums im Subkomitee, ich glaube dies konstatieren zu können, mit allseitig anerkannter Bereitwilligkeit rückhaltlos und vollständig geliefert haben, und kann ich mit Genugtuung konstatieren, daß in dem Berichte des Ausschusses die wesentlichen Ergebnisse unserer damaligen Darlegungen und Nachweisungen voll anerkannt worden sind.

Die Mehrerfordernisse lassen sich nach verschiedenen Richtungen gruppieren. Ich will die Herren mit einer Detaillierung nicht lange aufhalten, sondern möchte nur kurz zusammenfassen: es handelt sich zum großen Teile um solche Auslagen, die in keinem Falle und unter keinen Umständen selbst nach Ausführung der Detailprojekte sich hätten vermeiden lassen. Hierzu gehören die großen Tunnels, die Einschaltung weiterer Tunnels u. s. w. Einen weiteren Mehrbetrag erforderten die notwendigen Grundeinlösungen. Der Gesamtbetrag ähnlicher Mehrauslagen beträgt weit über 30 Millionen. Auch sonst haben sich Verhältnisse ergeben, welche Mehrkosten notwendig erscheinen ließen, die sich der Voraussicht entzogen hatten. Dazu gehören die notwendigen Mehreinlösungen von Grundstücken, die Oberbauverstärkung wegen der schwereren Lokomotiven und die Brückenverstärkungen, die wegen der inzwischen erlassenen Brückenverordnung notwendig geworden sind. Das ist zwar ein nicht so hoher, aber immerhin nennenswerter Betrag.

Bezüglich einiger weiterer Posten solcher Mehrauslagen erlaube ich mir ausdrücklich aufmerksam zu machen, daß dieselben bisher noch nicht verwendet worden sind, sonach nicht als Kreditüberschreitungen, sondern als neue Kreditansprüche zu behandeln sind, für welche jetzt die legislative Ermächtigung erbeten wird. Dazu gehört z. B. der Mehraufwand für den Fahrpark, der ebenso gut auch in den gesamten Maßnahmen für die Vermehrung des staatlichen Fahrparkes hätte einbezogen werden können. Übrigens sind die Bestellungen noch nicht erfolgt. Ich meine also, die formale Berechtigung zur Einstellung dieser Posten dürfte keinem Anstoße begegnen. Die Anschlußstation zum Hafen in Triest erfordert allerdings einen hohen Betrag; die Notwendigkeit für die Erweiterung dieser Station ist aber hervorgerufen durch einen von der Aktion des Eisenbahnministeriums unabhängigen Umstand, nämlich durch die inzwischen erfolgte Vorsorge für eine neue entsprechende Hafen-

anlage bei S. Andrae. Weiter sind im Voranschlage in das Mehrerfordernis einige Posten einbezogen worden, die auch eigentlich einen anderen Platz hätten finden können und sollen. Das ist z. B. der Fall bezüglich der Umgestaltung der Wippachtalbahn. Das eingestellte Mehrerfordernis für die Umgestaltung der Wippachtalbahn gehört streng genommen gar nicht auf das Konto der Alpenbahnen, obwohl sie mit ihnen im engsten Zusammenhange steht, sondern sie wäre, streng genommen, als Garantieerhöhung für die Privatbahnen zu behandeln. Außerdem ist als ganz neue Bahn die in anderer Weise gesetzlich sichergestellte Lokalbahn Weigelsdorf—Ober-Ferlach hinzugekommen. Alle diese Posten zusammen repräsentieren einen Wert von ungefähr 59 Millionen, zu denen hinzutritt eine Post von rund 30 Millionen, welche durch die nicht lokalisierbaren Mehrausgaben, wie z. B. Steigerung der Löhne, der Materialpreise und ähnlicher Umstände, aber mit Notwendigkeit herbeigeführt worden sind.

Bei diesem Anlasse möchte ich mir eine kleine Abschweifung erlauben. Der Herr Abg. Kaftan hat die Frage der Rentabilität der Alpenbahnen berührt. Nun ist schon bei einem früheren Anlasse hervorgehoben worden, daß für die Beurteilung der Notwendigkeit der in Verhandlung stehenden Mehransprüche die Frage der Rentabilität leider eine ganz untergeordnete Rolle spielt, nachdem früher das hohe Haus und die Reichsvertretung mit Bewußtsein das aus den unzureichenden finanziellen Ergebnissen resultierende Opfer auf sich genommen hat. Ich kann aber versichern, ohne auf irgend eine Detailpolemik mich einlassen zu wollen, daß die höchst pessimistische Auffassung, welche in dieser Hinsicht der Herr Abg. Dr. Kolischer in seinem sonst so gediegenen fachmännischen Exposé im Berichte des Subkomitees entwickelt hat, vom Eisenbahnministerium nicht geteilt wird. Wir sind nämlich der Meinung, daß seit Verfassung der der seinerzeitigen Regierungsvorlage beigegebenen Rentabilitätsberechnungen Umstände hinzugetreten sind, welche die Regierung zur Annahme berechtigen, daß die zu gewärtigenden Einnahmen, wenn auch nicht sofort, so doch in absehbarer Zukunft jenen Betrag erheblich übersteigen werden, der hierfür seinerzeit von der Regierung angenommen wurde. Was die Betriebsauslagen der neuen Bahnen anbelangt, so bin ich allerdings noch mehr Pessimist; nur möchte ich darauf aufmerksam machen, daß man nicht den Betriebskoeffizienten bei anderen Privatbahnen zum Vergleiche heranziehen, sondern nur einen Teil der Betriebskosten (Bahnerhaltung, Stationsdienst, Zugsförderung und kommerzieller Dienst), nicht aber den Anteil der allgemeinen Verwaltung in Betracht ziehen kann.

Der Herr Abg. Kaftan hat auch eine mir in diesem Momente etwas peinliche Frage, nämlich die unseres Verhältnisses zur Südbahn, berührt. Diese Frage ist mir allerdings nicht im allgemeinen, sondern nur von dem Gesichtspunkte aus etwas unbequem, weil wir gerade jetzt im Zuge einschlägiger Verhandlungen mit der Südbahn uns befinden.

Ich kann aber nur versichern, daß in dieser Hinsicht ernstliche Schwierigkeiten nicht bestehen und daß auch die Südbahn selbst bei ihrer genauen Kenntnis ihrer eigenen Rechtsansprüche und mit Rücksicht auf vorausgegangene präjudizielle Vereinbarungen augenscheinlich nicht daran denkt, den vom Herrn Abg. Kaftan befürchteten Rechtsstandpunkt zu vertreten. Ich bitte überzeugt zu sein, daß das Eisenbahnministerium im weiteren Zuge der Verhandlungen mit der Südbahn mit allem Nachdrucke bestrebt sein wird, für die neuen Bahnen jene Anteilnahme am Verkehre zu erzielen, die billigerweise von uns verlangt werden kann.

Ich würde es als einen besonderen Erfolg der bisher in dieser Verhandlung regierungsseitig abgegebenen Äußerungen und der vorstehenden Darlegungen ansehen, wenn im hohen Hause wenigstens bei jenen Herren Mitgliedern desselben, welche dem großen Programme der Alpenbahnen in höherem Maße sympathisch und wohlwollend gegenüberstehen, sich die meines Erachtens wohlbegründete Überzeugung Bahn brechen würde, daß die Regierung und insbesondere das Eisenbahnministerium bei der bisherigen Durchführung dieses großen Bauprogrammes in der vielleicht irrigen Meinung, hierbei den bei der legislativen seinerzeitigen Beschlußfassung zutage getretenen Intentionen des hohen Hauses Rechnung zu tragen, in bestem Glauben vorgegangen ist, ja daß sie in dieser Meinung von einem sachlichen Standpunkte aus kaum anders vorgehen konnte, ohne den durch das Gesetz erteilten Auftrag, das mehrgedachte Bauprogramm in technisch vollendeter Weise innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen kurzen Bautermine durchzuführen, mit Bewußtsein zu sistieren.

Mit Rücksicht auf die vorgerückte Stunde will ich zum Schlusse eilen. Aus der bisherigen Verhandlung, insbesondere aus der in Verhandlung stehenden Resolution wird die Regierung und speziell das Eisenbahnministerium gewiß die gebotenen Lehren ziehen. Wir werden künftighin bei der Sicherstellung neuer Bahnen mit ganz besonderer Vorsicht vorgehen und, wo es möglich sein wird, erst auf Grund von aufzustellenden Detailprojekten uns zur Sicherstellung neuer Bahnen entschließen. Wir werden durch organisatorische Maßnahmen dafür zu sorgen trachten, daß die Kredite für Staatsbahnbauten streng eingehalten werden und wir werden gegebenenfalls, selbst auf die Gefahr hin, daß begonnene Bauten eingestellt werden müßten, an das hohe Haus mit etwa notwendigen nachträglichen Kreditforderungen rechtzeitig herantreten. Ich möchte mir nur erlauben, an das hohe Haus auch die Bitte zu richten, solche Bestrebungen im einzelnen Falle auch seinerseits zu unterstützen und nicht etwa durch allzu lebhaftes Drängen auf Sicherstellung neuer Bahnen uns der Möglichkeit zu berauben, einer solchen Resolution wirklich Folge zu leisten. Nun komme ich zum Schlusse. Ich habe insbesondere aus den Berichten des Subkomitees zu meinem lebhaften Bedauern jener pessimistischen Auffassung begegnet, welche bei uns leider gang und gäbe ist. Meinerseits aber kann ich nur der Überzeugung Ausdruck geben, daß es sich bei Herstellung der Alpenbahnen um ein Werk handelt, welchem man in anderen Ländern und bei anderen Völkern mit stolzer Genugtuung und mit den kühnsten Hoffnungen entgegentreten würde, während man bei uns die schwersten Befürchtigungen in Hinsicht auf die finanziellen Lasten geltend macht.

Ich schließe sohin mit der erneuerten Bitte, durch die Bewilligung der von der Regierung angesprochenen Kredite zur Bedeckung der als notwendig erkannten Mehrerfordernisse für die im Investitionsprogramme des Jahres 1901 genehmigten großen Staatsbahnbauten dem Eisenbahnministerium die Mittel zu gewähren, das gedachte Bauprogramm in technisch vollendeter Weise ehetunlichst zur Durchführung zu bringen und hiermit auf dem Gebiete des heimischen Eisenbahnwesens ein Werk zu schaffen, daß segensreiche Wirkungen in eisenbahnpolitischer, wirtschaftlicher und selbst in finanzieller Beziehung nicht ausbleiben können, so wird denn dieses Werk in der Geschichte des Eisenbahnwesens sicher ein bleibendes Zeugnis ablegen für die weise Voraussicht unserer Eisenbahnpolitik, für die glänzende Leistungsfähigkeit der österreichischen Ingenieurkunst und nicht zuletzt für die Opferwilligkeit aller Nationen unseres Vaterlandes zum Wohle des Gesamtstaates.

Abg. Schrott weist auf die Notwendigkeit der Verstaatlichung der Südbahn, welche die einzige Bahn für Tirol sei und deren Tarife um 40 bis 42 Prozent die der Staatsbahnen übersteigen, hin und urgiert den endlichen Ausbau der Vinschgaubahn von Mals nach Landeck bis an die Schweizer Grenze, der nach dem übereinstimmenden Wunsche aller Parteien und Nationalitäten in Tirol gefordert werde. Redner legt ferner die Wünsche Tirols bezüglich des mit der Schweiz abzuschließenden Handelsvertrages dar, deren Berücksichtigung dem Lande Tirol einen Ersatz für die schwere Schädigung, die es durch den Handelsvertrag mit Deutschland erlitten, bieten würde. Zum Schlusse beschwert sich Redner über Mißstände beim Bau der Linie Meran—Mals, durch welche die kostbaren, Jahrhunderte alten Wasserrechte der dortigen Gegend gefährdet werden.

Leiter des Eisenbahnministeriums Sektionschef Wrba:

Ich bin in der Lage, die an mich gerichtete Anfrage wegen der Stellungnahme der Regierung zu der Vinschgaubahn sofort zu beantworten.

Die Regierung nimmt die Fortsetzung der im Bau befindlichen Vinschgaubahn Meran-Mals zunächst über Nauders bis zur Grenze gegen die Schweiz und in weiterer Folge bis nach Landeck in ernste Aussicht und ist gerne bereit, die Realisierung dieses Bahnprojektes angelegentlichst zu fördern, sie wird jedoch an die Verwirklichung dieses technisch besonders schwierigen und ohne Zweifel sehr kostspieligen Bahnbaues selbstverständlich erst in jenem Zeitpunkte herantreten können, in welchem das Detailprojekt der Strecke Mals—Nauders—Reichsgrenze, sowie das zu Lasten des Trassierungskredites des Eisenbahnministeriums, und zwar noch im Laufe dieses Jahres, auszuarbeitende generelle Projekt der weiteren Fortsetzungsstrecke von Nauders bis Landeck fertiggestellt und dadurch die Voraussetzung für die verläßliche Ermittlung des erforderlichen Baukostenaufwandes gegeben sein wird.

Dagegen wird der Ausbau der gleichfalls außerordentlich kostspieligen sogenannten Fernbahn über den Fernpaß an einen Punkt der Arlbergbahn erst in weiterer Folge nach Ausbau der vorerwähnten Fortsetzung der Vinschgaubahn bis Landeck in Aussicht genommen.

Die Regierung wird keinen Anstand nehmen, auch für diese Bahnverbindung baldmöglichst die Aufstellung eines generellen Projektes auf Staatskosten zu veranlassen.

Es werden folgende Resolutionsanträge überreicht:

von dem Abg. Hagenhofer, betreffend die gesetzliche Sicherstellung der Endstrecke der Wechselbahn (Friedberg—Aspang);

vom Abg. Kaftan, betreffend die Legung eines zweiten Geleises von Beneschau nach Tabor;

vom Abg. Erb, betreffend die Hintanhaltung der Verzögerung des Baues der Linie Klaus—Windischgarsten;

vom Abg. Dr. Schoepfer, betreffend die Unterstützung des Lokalbahnwesens in Tirol durch ausgiebige Staatssubventionen;

vom Abg. Dobernigg, betreffend die Verstaatlichung der Südbahn und Übernahme des Betriebes seitens des Staates.

Auf Antrag des Abg. Hueber wird die Debatte geschlossen.

Zu Generalrednern werden gewählt: contra Abg. Doktor Ellenbogen, pro Abg. Freiherr v. Kübeck.

Abg. Dr. Ellenbogen bezeichnet es als eine begrüßenswerte Tatsache, daß das Haus in die Verhandlung dieser Vorlage eingetreten ist. Denn es besteht natürlich kein Zweifel, daß eine Nichtbewilligung der Kredite eine weitere und vielleicht enorme Verteuerung des Baues bewirkt hätte. Redner polemisiert gegen den Abgeordneten Dr. Pattai und bemerkt, daß mit allen juristischen Argumenten der Welt und allen Advokatenkniffen niemand wird beweisen können, daß 122 Millionen gleich 183 Millionen sind und daß ein Eisenbahnminister, dem vom Parlamente 122 Millionen bewilligt wurden, berechtigt ist, 183 Millionen auszugeben. Es gehöre dazu ein sehr weites konstitutionelles Gewissen, um einen solchen Beweis in diesem Hause anzutreten. Er fährt fort: Die Minorität des Subkomitees war vollberechtigt, zu behaupten, es sei schon im Jahre 1901 dem Reichsrate die vollkommen klare Darstellung der Bauschwierigkeiten vorenthalten worden. Denn schon im Jahre 1897 bestand die Absicht, das Investitionsprogramm dem Hause vorzulegen, und es wurde unter dem Ministerium Gutteuberg bereits eine Vorlage gedruckt, in der ein ausführliches geologisches Gutachten der Bača-Linie enthalten war. Die Vorlage wurde im Jahre 1897 dem Hause nicht unterbreitet, und als im Jahre 1901 die Regierung den Investitionsgesetzentwurf einbrachte, war dieses Gutachten aus dem Motivenberichte verschwunden. Dieses Gutachten enthielt aber in jeder Zeile eine entschiedene Warnung vor dem Bau der Bača-Linie wegen der Schwierigkeit und der hohen Kosten. Ganz ohne Absicht ist also dieses Gutachten nicht eliminiert worden. Im Schoße des Eisenbahnministeriums selbst ist eine ganze Reihe von Warnungen an Wittek erfolgt. Als ich im Subkomitee an den Minister die Gewissensfrage richtete, ob solche Warnungen von seiten der Techniker erfolgt seien oder nicht, hat der Minister die Antwort mit der Begründung verweigert, es seien dies interne Fragen, über die die Regierung dem Hause Antwort zu geben nicht verpflichtet sei. Nur der Militärverwaltung ist es zuzuschreiben, daß statt der allgemein verlangten Predil-Linie die Bača-Linie gebaut wurde; von einem nationalpolitischen Kompromisse, wie Dr. Pattai meinte, könne nicht die Rede sein, sondern nur von einem Kompromisse zwischen dem Eisenbahnminister und der Militärverwaltung. Die Befehle der Militärverwaltung wurden einfach ausgeführt. Sektionschef Wurmb hat sich für die Mangart-Linie eingesetzt, war aber gleichfalls nicht imstande, sie beim Eisenbahnminister durchzusetzen. Es ist auch deshalb falsch, zu sagen: Es war nicht möglich, die Folgen des Baues der Bača-Linie vorauszusehen, da man doch 27 Jahre Zeit gehabt hat, diese Linie zu studieren.

Eine weitere Frage ist, ob die Regierung im Rahmen der gesetzlichen Vollmachten geblieben ist. Es ist keinem Mitgliede des Subkomitees eingefallen, den Minister für die infolge der natürlichen Beschaffenheit des Bodens entstandenen Schwierigkeiten verantwortlich zu machen. Es handelt sich hier aber um Veränderungen des Bauprogrammes, die nicht von der Natur geboten waren, sondern aus ganz anderen Gründen erfolgt sind. Dagegen, daß hinter dem Rücken des Hauses militärische Forderungen in der Höhe von wenigstens 24 Millionen Kronen für die Bačatal-Linie von einem willfährigen Ministerium erfüllt wurden, muß das Haus aufs entschiedenste sich verwahren. Nicht am 9., sondern erst am 10. Mai 1904 aber hat die Regierung dem Hause die Alpenbahnvorlage vorgelegt, trotzdem sie schon im Jahre 1902 von den Überschreitungen gewußt hat. Die Vorlage erfolgte zehn Minuten vor Schluß der Sitzung, unmittelbar bevor das Haus vertagt wurde. Eine unglaublichere Brüskierung des Hauses kann man sich gar nicht vorstellen.

Das Ministerium hat im vollen Bewußtsein die Vorlage erst dann dem Hause überantwortet, als es überzeugt war, es könne keiner ein Wort darüber reden. Unmittelbar nach dem Sturze Koerbers zu Beginn des Jahres 1905, als das Haus normal zu arbeiten anfing, habe ich dann meine Interpellation eingebracht. Drei Wochen Obstruktion, welche dieser Interpellation vorausgingen und in denen jede Aktion vergeblich gewesen wäre, genügen aber Dr. Pattai, um eine so frivole Verletzung des verfassungsmäßigen Rechtes des Parlamentes durch die Regierung zu entschuldigen. Wenn das Haus seine Rechte verletzt hat, muß man es vor der Öffentlichkeit anklagen, aber man darf deshalb nicht in einem solchen Augenblicke, wo das Haus seine Rechte gegen die Regierung verfechten will, die Regierung in Schutz nehmen. Redner habe selbst den Bahnbau besichtigt und trotz seiner scharf oppositionellen Stellung gegen die Regierung habe er doch einen geradezu großartigen Eindruck von den Leistungen der österreichischen Techniker erworben, und speziell der Bahnbau in der Bača, die Überwindung der kolossalen, bisher bei einem Gebirgsbahnbau noch nicht dagewesenen Schwierigkeiten, die Findigkeit, die Geschicklichkeit, der Fleiß, der Mut und die Arbeitsamkeit der Ingenieure sind allen Lobes wert und Österreich kann auf seine Techniker stolz sein. Insbesondere gebührt dem Chef der Bauleitung, dem geradezu genialen Sektionschef Wurmb, die höchste Anerkennung als einer wahren Zierde des österreichischen Beamtenstandes.

In der Frage der Überschreitung der Alpenbahnkredite handelt es sich um einen Kampf zwischen dem Parlament und der Regierung. Bisher war es ständige Gepflogenheit, daß in einem solchen Kampfe das Haus regelmäßig mutig zurückgewichen ist, daß in vielen Fällen die Regierung gesiegt hat. Heute ist der erste Fall in der österreichischen Parlamentsgeschichte zu verzeichnen, wo das Parlament eine Mißachtung seiner Rechte mit dem Zwange des Ministers zur Demission gerächt hat, und in diesem Augenblicke findet sich ein Abgeordneter und eine Partei, die sich nicht auf Seite des in seinen Rechten gekränkten Hauses, sondern auf Seite des Ministers stellt. Um so kläglicher ist die Haltung der Christlichsozialen, als man heute von der Ministerbank gehört hat, daß die Regierung diese Stellungnahme des Hauses mit gutem Nutzen zu verwerten weiß. Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat die anerkennenswerten Worte gesprochen: „Wir werden uns diesen Vorgang zur Lehre dienen lassen.“ Bravo! Herr Leiter des Eisenbahnministeriums! Ich will hoffen, daß die Regierung diese weise Lehre für die Zukunft sich merken wird, trotz der Advokaten auf christlichsozialer Seite, daß sie nicht wanken wird in der Überzeugung, daß man das österreichische Parlament in seinen Rechten nicht kränken darf.

Das Haus mag in milder oder scharfer Form die Verurteilung aussprechen. Es wird nicht umhin können, der Resolution des Eisenbahnausschusses beizutreten. Es muß ja nicht die Resolution des Subkomitees sein, nehmen Sie nur die Resolution des Ausschusses an, und Sie werden damit vielleicht in etwas milderer, aber immerhin genügend tödlicher Form die Verurteilung des gewesenen Eisenbahnministers ausgesprochen haben. Redner kommt sodann darauf zu sprechen, daß die Karawanken-Wocheiner Linie im Herbste 1905 eröffnet werden solle, daß aber die Triester Stationsanlagen, in welche diese Bahn einmünde, in einem Zustande sich befinden, der nicht annehmen lasse, daß vor Ablauf von zwei Jahren diese Anlagen fertig sein werden. Diese Linie wäre aber zwecklos, wenn dieser Stationsbau nicht rasch durchgeführt werde. Redner habe diesbezüglich schon eine Interpellation eingebracht, und er frage den Eisenbahnminister neuerlich, ob er nicht gesonnen sei, eventuell den Bau einer anderen Unternehmung zu übertragen, die wenigstens in einem Jahre die Arbeit fertigstellen kann.

Mit den geäußerten Anschauungen bezüglich der Verstaatlichung der Bahnen stimme Redner überein. Die Verzögerung der Verstaatlichung bedeute eine volkswirtschaftliche Gefahr, und wenn man sich auch der Tatsache nicht verschließen könne, daß eine über Hals und Kopf erfolgende Verstaatlichung unter Umständen eine ungerechtfertigte Verteuerung herbeiführen würde, und daß der Unterschied der Tarife eine gewisse Benachteiligung des Staates, bezw. eine Verteuerung des Staatsbahnbetriebes mit sich bringen müßte, so sei anderseits in dem Verstaatlichungssystem eine so große Reihe von Vorteilen für die Bevölkerung gelegen, daß die Nachteile überwogen werden.

Ich und meine Parteigenossen, schließt Redner, sind in höchstem Grade darüber erfreut, daß es endlich einmal gelungen ist, pur et simple den Willen des Hauses, seine verfassungsmäßigen Rechte zu schützen, zum Ausdrucke zu bringen. Es ist zum erstenmal in Österreich der Fall, daß das Haus mannhaft

und standhaft seine Rechte gewahrt hat, und ich kann nur mit dem Rufe schließen: Vivat sequens! Es lebe der folgende Fall!

Die Verhandlung wird abgebrochen.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ackerbauminister und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Dr. Schreiner und Genossen, betreffend die Verwendung von Eiskühlwaggons für die Versendung von Butter.

II. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

1. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Vorgehen des Staatsbahn-Direktors in Pilsen, Hofrates Tuček;

2. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Bemessung des Quartiergeldes an die Bahnwächter der Bahnerhaltungs-Sektion Wien II;

3. der Abgeordneten Winter und Genossen, betreffend die Einführung von Halbzonen in der Nähe von größeren Verkehrsmittelpunkten.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte Lokalbahn Krainburg - Neumarktl. (Detailprojektsvorlage für die Varianten, betreffend die Anfangs- und Endstrecke: Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. Juni die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, über das vom k. k. Regierungsrate Dr. Siegfried Werner in Wien namens der Konzessionswerber vorgelegte Detailprojekt für die Variante, betreffend die Anfangsstrecke bis km 1·113 und die Endstrecke von km 13·389 bis km 15·304 der Lokalbahn Krainburg-Neumarktl, sowie für das von der Station Neumarktl zur Fabrik der Firma Ed. Glanzmann & And. Gaßner projektierte Industriegeleise im Sinne der bestehenden Verordnungen die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen durchzuführen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 27.761.]

Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung. (Detailprojekt für die neue Linie vom Dietrichsteinplatz nach St. Peter: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 5. Juli über das vom Verwaltungsrate der Grazer Tramwaygesellschaft vorgelegte Detailprojekt für eine neue, zum größten Teile eingeleisige, ungefähr 2·77 km lange Ergänzungslinie des elektrischen Kleinbahnnetzes der vorgenannten Gesellschaft, welche vom Dietrichsteinplatz aus der bestehenden Linie Lendplatz—Schillerplatz abzweigen und durch die Münzgrabenstraße, Moserhofgasse, Petersgasse, weiter über die Stadtgrenze durch die letztgenannte Gasse bis zum Gebäude des Gemeindeamtes in St. Peter, bezw. bis zur Einmündung der Reinthalstraße in die St. Petersgasse führen soll, die Vornahme der Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung anschließend an dieselbe die Stationskommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für den 21. Juli anberaumt. Am vorbezeichneten Tage wird auch über das weiters vorgelegte Projekt für eine zur leichteren Verkehrsabwicklung der vorgenannten Projektslinie in Aussicht genommene neue Geleiseanlage am Jakominiplatze die Stationskommission und politische Begehung durchgeführt werden. [E.-M.-Z. 32.417.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Detailprojekt für die einzuschaltenden Halte- und Verladestellen in km 18·9/19·1 und km 25·6/25·9: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 6. Juli über das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Detailprojekt für die im Zuge der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk einzuschaltenden Halte- und Verladestellen Unter-Puchberg (in km 18·9/19·1) und Winterbach (in km 25·6/25·9), welch letztere auch als Betriebsstation (Kreuzungsstation) ausgestattet werden soll, die Vornahme der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für den 25. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 32.410.]

Schmalspurige Forstbahn im fürsterzbischöflichen Reviere Lhotta der Gemeinde Rainochowitz (Mähren). (Anberaumung einer kommissionellen Amtshandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat unterm 3. Juli die kommissionelle Übernahme der zur Ausführung bewilligten schmalspurigen Waldbahn im fürsterzbischöflichen Reviere Lhotta für den 18. und 19. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 31.943.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Mai 1905.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluß des Monates Mai 1905 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. Mai 1905	verbleiben im Baue am 1. Juni 1905
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
Teilstrecke Sambor — galizisch-ungarische Grenze	92·0	56·9	56·9
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach — St. Veit—Bad Gastein minus km 0·430 bis km 30·371	30·9	30·9	30·9
b) Tauerntunnel, lang 8526 m, km 34·5 bis km 43·0	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheinerbahn: (Klagenfurt—[Villach]—Görz—Triest):			
a) Bau des Zentralbahnhofes Klagenfurt	0·8	0·8	0·8
b) Teilstrecke Klagenfurt (Viktring)—Rosenbach der Karawankenbahn, km 2·600 bis km 29·827	27·2	27·2	27·2
c) Karawankentunnel, lang 7967 m, samt anschließenden offenen Bahnstrecken, km 29·827 bis km 41·900	12·1	12·1	12·1
d) Teilstrecke Birnbaum — Aßling — Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·954 der Karawankenbahn und km 0·00 bis km 27·200 der Wocheiner Bahn	29·2	29·2	29·2
e) Wocheiner Tunnel, lang 6339 m, samt der nördlichen offenen Anschlußstrecke, km 27·200 bis km 34·776	7·6	7·6	7·6
f) Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter der Wocheiner Bahn samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	58·2	—	—
1. von km 34·776 bis km 35·550	—	0·8	0·8
2. von km 35·550 bis km 92·850	—	57·4	57·4
g) Teilstrecke Prvačina—Triest	44·1	—	—
1. von km 10·286 bis km 51·310	—	41·3	41·3
2. von km 51·310 bis km 52·543	—	1·2	1·2
3. von km 52·543 bis km 54·100 (Umbau des Bahnhofes Triest-S. Andrae)	—	1·6	1·6
Pyhrnbahn (Klaus—Selzthal)	43·2	—	—
a) Boßrucktunnel, lang 4769 m, samt offenen Anschlußstrecken, km 30·700 bis km 37·112	—	6·4	6·4
b) die übrige Bahnstrecke	—	36·8	36·8
Kremstalbahn:			
Umlegung der Strecke km 59·831 bis km 63·082 zwischen Obermicheldorf und Klaus behufs Anschlusses der Kremstalbahn an die Pyhrnbahn	3·3	3·3	3·3

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. Mai 1905	verbleiben im Baue am 1. Juni 1905
II. Erweiterungsbauten:			
α) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof, Personenbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Allentsteig—Gmünd	34·1	34·1	34·1
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Horaždovic—Nepomuk	25·2	25·2	25·2
c) Umbau des Bahnhofes Budweis	—	—	—
Linie Gmünd—Prag:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Beneschau — Čerčan	9·0	9·0	—
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Řičan — Nusle	17·5	17·5	—
Kremstalbahn:			
Umbau der 59·8 km langen Strecke Linz — Obermicheldorf zu einer Hauptbahn II. Ranges	—	—	—
Wippachtalbahn (Görz—Haidenschaft):			
Umgestaltung der 7·9 km langen Strecke St. Peter — Prvačina als Teilstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest	—	—	—
β) auf Privatbahnen:			
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Österr. Nordwestbahn:			
Linie Wien—Tetschen:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Wien—Stockerau	26·0	26·0	26·0
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Schreckenstein—Tetschen	22·6	12·6	22·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Linie Wien—Krakau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Oświęcim—Trzebinia	21·5	21·5	21·5
Summe der Hauptbahnen	522·3	477·2	460·7
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Tarnopol-Zbaraż	25·1	25·1	25·1
Hartberg-Friedberg	27·8	27·8	27·8
Saar-Tischnowitz	61·2	61·2	61·2
Meran-Mals (Vinschgaubahn)	59·6	59·6	59·6
Roßbach—Adorf	11·3	11·3	11·3
Zwettl—Martinsberg	36·2	36·2	36·2
Kirchberg a. d. Pielach—Maria-Zell—Gußwerk	62·0	—	—
Teilstrecke Kirchberg a. d. Pielach—Laubenbachmühle, km 0·0 bis km 36·0	—	36·0	36·0
Zwickau—Deutsch-Gabel	12·1	12·1	12·1
Mank-St. Leonhard am Forst-Ruprechtshofen	8·6	8·6	8·6
Sedletz-Kuttenberg—Zruč	33·8	33·8	33·8
Troppau-Grätz	8·0	8·0	8·0
Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl	14·5	14·5	14·5
Brünn-Lösch	6·3	6·3	6·3
Hannsdorf—Mährisch-Altstadt	10·0	10·0	10·0
Aujezd - Luhatschowitz — Luhatschowitz	10·2	10·2	10·2
Bludenz-Schruns (Montafonerbahn)	12·9	12·9	12·9
Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Troppau	4·8	4·8	4·8
Elektrische Straßenbahnen in Wien	2·1	0·6	2·1
Elektrische Lokalbahnlinien im Gebiete der Stadt Innsbruck	3·3	3·3	3·3
Daudleb-Wamberg-Rokitnitz	19·9	—	19·9
Summe der Lokal- und Kleinbahnlinien	502·7	455·3	476·7

Es sind sonach durch den Beginn der Legung des zweiten Geleises in einer Teilstrecke der Strecke Schreckenstein—Tetschen der Linie Wien—Tetschen der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn 10·0 km, dann durch den Baubeginn einer Linie der elektrischen Straßenbahnen in Wien 1·5 km und der Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz 19·9 km, somit 10·0 km Hauptbahnlinien und 21·4 km Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen, dagegen durch die Vollendung der Legung des zweiten Geleises in der Teilstrecke Beneschau—Čerčan 9·0 km und in der Teilstrecke Řičan—Nusle 17·5 km der Linie Gmünd—Prag der k. k. österr. Staatsbahnen, welche am 1. Mai 1905 eröffnet wurden, somit 26·5 km Hauptbahnlinien abgefallen. Es verblieben sonach am Schlusse des Monates Mai 1905 an Hauptbahnlinien 460·7 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 476·7 km in Bauausführung.

Hervorzuheben wäre noch, daß die 35·1 km lange Teilstrecke Sambor—Strzyłki—Topolnica der Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze seit 19. November 1904 eröffnet ist, ferner daß die Länge der Teilstrecke Schreckenstein—Tetschen der Linie Wien—Tetschen der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn von 25·8 km auf 22·6 km richtiggestellt wurde, desgleichen wurde die Länge der Lokalbahn Zwettl-Martinsberg von 36·1 km auf 36·2 km richtiggestellt; ferner daß der Sohlstollenvortrieb bis 31. Mai 1905 betrug, und zwar: beim Tauerntunnel Nordseite 2957 m und fertige Tunnelmauerung 780 m (gegen 2797 m und 759 m im Vormonate) und Südseite 950 m (gegen 927 m im Vormonate); beim Karawankentunnel Nordseite 4896 m (gegen 4848 m im Vormonate) und Südseite 3086 m (gegen 3080 m im Vormonate) und fertige Tunnelmauerung des ganzen Tunnels 6700 m; beim Wocheiner Tunnel 6339 m und fertige Tunnelmauerung 6339 m, und beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 2172 m und fertige Tunnelmauerung 1630 m (gegen 2108 m und 1575 m im Vormonate) und Südseite 2470 m und fertige Tunnelmauerung 1880 m (gegen 2432 m und 1820 m im Vormonate), endlich daß beim Wocheiner Tunnel am 31. Mai 1904 und beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Eröffnung der Haltestelle Constantinsbad.) Am 9. Juli wurde die zwischen den Stationen Constantinsbad und Weseritz in km 21·1/2 der Linie Neuhof—Weseritz gelegene Haltestelle Constantinsbad für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Die Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes erfolgt gegen Nachzahlung im Zuge.

Verschiedene Mitteilungen.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Generalversammlung.) Am 23. März fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Eduard Freiherrn v. Sochor und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Schreiber die diesjährige (33.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft statt. An derselben nahmen 24 Aktionäre teil, welche 20.885 Aktien mit 2087 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrug im Jahre 1904 der Gewinn K 411.041·83 (gegen K 414.358·83 im Jahre 1903). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne eine vierprozentige Aktiendividende (wie im Vorjahre) zu verteilen und den Rest per K 11.041·83 auf neue Rechnung vorzutragen. Das aus dem Verwaltungsrate ausscheidende Mitglied Oswald Graf Wolkenstein-Trostburg wurde sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 23.443.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 7. Juli d. J. den Oberkondukteuren der österreichischen Staatsbahnen Anton Alexander Dworzański, Justus Antonius Girsak, Franz Heidler, Eduard Kepka, Franz Köbler, Anton Linhart, Konrad Müller, Anton Plattner, Karl Prachař, Ferdinand Reinold, Karl Schürrer, Anton Sokolt und August Wamsiedl das Silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck beabsichtigt die Lieferung nachstehender maschineller Einrichtungen für Werkstätten und Zugsförderungsanlagen im Wege allgemeiner öffentlicher Offertverhandlung zu vergeben, und zwar:

1. eine Lokomotivräder-Drehbank mit zwei Supporten zum Überdrehen der Triebräder der Lokomotivserien 2, 4, 6 und 106, geeignet auch zum Regulieren der Lagerhälse;
2. zwei Spezialbänke zur Erzeugung von Stehbolzen;
3. eine elektrisch betriebene Handbohrmaschine, hauptsächlich für Kesselarbeiten;
4. ein Rundfeuer für eine Rohrschmiede;
5. eine Drehbank mit 1000 mm Drehlänge, 180 mm Spitzenhöhe;
6. eine kleine Formsandreibmühle mit Riemenantrieb;
7. eine unversenkte elektrisch betätigte Wagenschiebebühne mit 9100 mm Geleiselänge;
8. eine Schraubenschneidemaschine für Schrauben von $^1/_2$" bis $1^1/_2$";
9. eine Holzhobelmaschine mit elektrischem Antriebe und mit zwei Messerwellen (eine vertikal, eine horizontal);
10. zwei mechanische Staubabsaugeanlagen für Holzbearbeitungswerkstätten;
11. Transmissionen mit beiläufigen Gewichten: 500 kg Wellen, 700 kg Riemenscheiben, 900 kg Lager mit Ringschmierung (Steh- und Hängelager);
12. eine Hobelmesserschleifmaschine;
13. eine Bandsägeschärfmaschine;
14. eine elektrisch betriebene Holzbohrmaschine;
15. eine doppelte Bolzendrehbank;
16. eine vertikale Schnellbohrmaschine;
17. eine elektrisch betätigte Lokomotivräder-Versenkvorrichtung mit 16 t Tragfähigkeit;
18. ein doppeltes Schmiedefeuer;
19. eine kleine Standbohrmaschine;
20. eine Shäpingmaschine;
21. ein Gleichstrommotor mit 8 HP zum Betriebe einer Rohrschmiede;
22. ein Gleichstrommotor mit 15 HP zum Antriebe einer Zirkularsäge;
23. ein Gleichstrommotor mit 6 HP zum Antriebe einer Holzfräsmaschine und vier kleineren Hilfsmaschinen;
24. ein Gleichstrommotor mit 3 HP zum Antriebe einer Bandsäge;
25. ein Drehstrommotor zum Antriebe einer Transmission für Holzbearbeitungsmaschinen mit 20 HP;
26. ein Drehstrommotor mit 15 HP zum Antriebe einer Vierkantkolzhobelmaschine;
27. ein Drehstrommotor mit 15 HP zum Antriebe einer Kreissäge;
28. ein Drehstrommotor mit 4 HP zum Antriebe einer Abrichtmaschine;
29. ein Drehstrommotor zum Antriebe einer Bandsäge mit 3 HP;
30. ein Drehstrommotor mit 8 HP zum Antriebe der Transmission einer Reparaturwerkstätte.

Die Ablieferung und Montage hat bis längstens nach Ablauf der 12. Woche, vom Tage der Bestellung an gerechnet, vollendet zu sein.

Die vorschriftsmäßig gestempelten, auf dem Umschlage mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung diverser maschineller Einrichtungen“** zu versehenden Offerte, welche mit Zeichnungen, sowie einer genauen Beschreibung der Konstruktion, Art der Arbeitsweise und durch Angabe des Gewichtes, sowie der kürzesten Lieferzeit zu ergänzen sind, sind bis **30. Juli 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck einzubringen.

Das Offert kann für sämtliche maschinellen Einrichtungen oder auch nur für einen Teil derselben erstellt werden.

Die Offerteröffnung findet am 31. Juli 1905, 10 Uhr vormittags, statt, und sind die Offerenten berechtigt, derselben beizuwohnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen vom 30. Juli 1905 an im Worte zu bleiben.

Im Falle eines Lieferungszuschlages ist eine Kaution in der Höhe von fünf Prozent des Lieferungswertes bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck in barem oder in um zehn Prozent höheren pupillarsicheren Wertpapieren zu hinterlegen. Dieser Betrag verbleibt durch ein volles Jahr nach Inbetriebnahme der gelieferten maschinellen Einrichtung bei der Direktionskassa als Kaution deponiert.

Die näheren Bedingungen für die gegenständlichen Lieferungen, sowie die der Offertstellung zugrunde zu legenden allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse, deren Kenntnis und vorbehaltslose Anerkennung im Offerte zu erklären ist, sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck erhältlich, bezw. können gegen Einsendung des Portos von dort bezogen werden.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inkl. aller Nebenspesen zu erstellen.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die eingelangten Offerte entweder ganz oder teilweise anzunehmen oder abzulehnen.

Es werden nur Offerenten berücksichtigt, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre technische, sowie finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der zu übernehmenden Lieferung darzutun vermögen und den Nachweis der Verwendung durchaus inländischen Materiales erbringen können.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen oder zu spät einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, im Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung einer **ringförmigen Lokomotiv-Remise mit 20 Ständen** in der Station **Attnang,** exklusive Lieferung und Montierung des eisernen Dachstuhles, der eisernen Fenster und Lokomotiv-Rauchabzüge, sowie exklusive Herstellung der Dacheindeckung, im approximativen Kostenbetrage von K 100.000 soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speziellen Bedingnisse, die Baubeschreibung und die Projektspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die ringförmige Lokomotiv-Remise in der Station Attnang“ längstens am **28. Juli 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandteile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder teilweise Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, am 8. Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Österreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung direkter Fahrkarten.

Ab 20. Juli 1905 gelangen nachstehende direkte Fahrpreise zur Einführung:

Von (oder umgekehrt)	Nach	Über	Personenfahrgeld ausschl. tarif. Zuschlages für D- und L-Züge: Einfache Personenzugsfahrkarten II. Kl.	Einfache Personenzugsfahrkarten III. Kl.	Rückfahrkarten für alle Züge I. Kl.	Rückfahrkarten für alle Züge II. Kl.	Rückfahrkarten für alle Züge III. Kl.
			Mark				
Schandau	Prag St.E.G.	Bodenbach	—	—	33·50	22·50	11·70
	Wien St.E G. od. K.F.N.B.	Bodenbach—Prag—Brünn	20·50	10·50	84·10	56·10	28·50

Wien, am 6. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [963]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 12 B (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren u. s. w.) in der Richtung nach Österreich.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, kommen folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Linden (Fischerhof) kgl. E.-D. H. a	Linden (Fischerhof) kgl. E.-D. H. b	Wülfel kgl. E.-D. H. a	Wülfel kgl. E.-D. H. b
	Für 100 kg in Pfennig			
Wien, Floridsdorf K.F.N.B., Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg*) Ö.N.W.B., Wien II (K.F.J.B.), Wien Lagerhaus, Wien Praterquai, Heiligenstadt, Nußdorf k.k.St.B., Wien, Stadlau St.E.G.	390	367	388	366
Wien I (K.E.B.) k.k.St.B.	401	378	399	377
Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B.,*) Wien Donauquaibahnhof k.k.St.B.	391	368	389	367

*) Siehe Vorbemerkungen Seite 8 des Haupttarifes.

Wien, am 8. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
im Namen sämtlicher Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [964]

Niederösterreichische Landesbahnen.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil II, vom 1. April 1905.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der neuen Teilstrecken Kirchberg a. d. Piel.—Laubenbachmühle und Mank—Ruprechtshofen in Fortsetzung der Linie St. Pölten—Kirchberg a. d. Piel.—Mank und der Haltestelle Seebarn der Linie Korneuburg—Ernstbrunn, bezw. für die Beförderung von leeren Milchgefäßen bei Aufgabe als Eilgut gelangt mit 1. September 1905 der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) Ergänzungen der Kilometerzeiger und Fahrpreistabellen der Linien St. Pölten—Kirchberg a. d. Piel.—Mank und Korneuburg—Ernstbrunn, sowie Ergänzungen infolge der Neueinführung von direkten Fahrpreisen und direkten Frachtsätzen zwischen Stationen der Linie Korneuburg—Ernstbrunn einerseits und der Station Wien Ö.N.W.B. anderseits.

b) Abänderungen des Kilometerzeigers und der Fahrpreistabelle der Linie Korneuburg—Ernstbrunn zufolge des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 57.381/14 ex 1904 vom 14. März 1905 und eine Abänderung des Tarifes für leere Milchgefäße bei Aufgabe als Eilgut, sowie einzelner Überstellungsgebühren.

Der derzeit in Geltung stehende Tarif für leere Milchgefäße bei Aufgabe als Eilgut tritt mit 31. August 1905 außer Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Betriebs-, bezw. Verkehrsleitungen der einzelnen Linien und bei der Direktion der Niederösterreichischen Landesbahnen in Wien, I. Herrengasse 13, zum Preise von 30 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Juli 1905.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII 1905. [965]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Buchenholz

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Buchenholz aus der Pos. H—17 c der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen nach Lodygowice (K.F.N.B.) folgende Kartierungsfrachtsätze berechnet:

Von	Heller pro 100 kg
Kavarán-Szákul	219
Belényes	229

Wien, am 8. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.486/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [966]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung einer Zuschlagsfrist, Reduzierung der lagergeldfreien Zeit und Entladefrist in der Station Görz.

Wegen andauernder Güterstauung in der Station Görz infolge säumiger Abfuhr wird auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, für alle nach Görz loko bestimmten, in der Zeit vom 6. Juli 1905 bis auf weiteres in Görz einlangenden Frachtgüter, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen zu der normalen Lieferfrist festgesetzt.

Nachdem sich ferner infolge der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse und des hierdurch eingetretenen andauernd starken Güterandranges große Mengen in den Magazinen und auf den Lagerplätzen der Station Görz angehäuft haben, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements, vorbehaltlich der behördlichen Genehmigung, vom 10. Juli 1905 angefangen bis auf weiteres für Frachtgüter die tarifmäßige lagergeldfreie Abnahmefrist auf zwei Tage und die Entladefrist auf zwölf Stunden herabgesetzt.

Wien, am 10. Juli 1905. S.B. Z. 14.693-V IV/05.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [967]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einbeziehung der Station Körmend transit in den Ausnahmetarif A (für Holz etc.) und Verlängerung der Gültigkeit von Frachtsätzen für die Station Csákány.

Am 1. August 1905 wird unter Einrechnung deutscher normaler Anteile die Station Körmend transit der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif A für Holz etc. mit nachstehenden direkten Frachtsätzen aufgenommen:

Zwischen / und	Ausnahmetarif A (a und b) für Holz u. s. w. — Körmend trans. (U.St.B.) — Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
Berlin Anh.-Dresd. Bhf.	259
„ Görlitz. Bhf.	259
„ H. u. L. Bhf.	264
„ Nordbhf.	263
„ Ostbhf.	261
„ Schles. Bhf.	259
Charlottenburg	261
Frankf. Allee (Berlin)	260
Moabit	263
Rixdorf	259
Rummelsburg Rgb.	260
Tempelhof Rgb.	257
Wilmersdorf Fried.	259

Ferner wird die Gültigkeit der in der Nummer 23 ex 1905 dieses Blattes sub Pos. [175] mit Gültigkeit vom 1. März 1905 eingeführten Frachtsätze der Ausnahmetarife A und B für Holz etc. für die Station Csákány der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen über den 1. August 1905 hinaus bis auf weiteres verlängert.

Budapest, am 8. Juli 1905. Ks.Od. Z. 31.166/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [968]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung eines neuen Lokalgütertarifes.

Mit 1. September 1905 tritt auf den Hauptlinien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in Kraft, durch welchen der vom 1. Jänner 1898 gültige Lokaltarif nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I bis IV aufgehoben wird.

Dieser Tarif enthält mit Beibehaltung der bisherigen Einheitssätze und Tariftabellen des gegenwärtigen Tarifes außer der Einbeziehung des Inhaltes der bisherigen vier Nachträge eine neue Zusammenstellung der Ausnahmetarife, deren Änderung den gegenwärtigen Ausnahmetarifen gegenüber hauptsächlich darin besteht, daß das Warenverzeichnis derselben mit der allgemeinen Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, der österr.-ungar. Eisenbahnen in Einklang gebracht wurde.

Im übrigen enthält der neue Tarif nur einige geringere Änderungen, u. a. die Herabsetzung der für einige Güter bestandenen lagergeldfreien Zeit von acht auf vier Tage und die Streichung der Artikel Roh- und Alteisen aus dieser Begünstigung.

Exemplare dieses Tarifes sind in der Tarifabteilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Rudolfrakpart 6) zum Preise von K 2·— pro Stück erhältlich.

Budapest, am 7. Juli 1905. Z. 26.107/05.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [969]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Teil II, Heft 2.

Im Tarife, Teil II, Heft 2, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband, bezw. auf Seite 41 des zugehörigen Nachtrages II sind im „Verzeichnis der in die Artikeltarife eingereihten Güter“ bei der Position „Ölkuchen“ die für volle Wagenladungen irrtümlich eingestellten Artikeltarif-Nummern „76“, bezw. „83“ zu streichen.

Wien, am 10. Juli 1905. S.B. Z. 8029-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [970]

Niederländisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 gelangte der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Tarifes enthält.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 31. August 1905 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von Mk. 0·25 pro Stück beim Materialdepot der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erhältlich.

Wien, am 11. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.257/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [971]

Englisch-Belgisch-Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personenverkehr.

Tarif, Teil II, Heft F.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Ab 25. Juli 1905 gelangen direkte einfache und Rückfahrpreise in I. und II. Klasse für alle Züge von Gmunden nach London über {Wels / od. Ried} — Passau / od. Salzburg — Aschaffenburg — Herbesthal — Ostende—Dover und über Calais—Dover / od. Boulogne—Folkestone, sowie Gepäckstaxen für die Verbindungen in beiden Richtungen zur Einführung.

Näheres ist aus den in der Ausgabestation zum Aushange gelangenden Fahrpreistafeln zu entnehmen.

Wien, am 10. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.085/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [972]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband. Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband. Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr. Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr. Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Adriatisch-Sächsischer Eisenbahnverband. Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendbarkeit der Fiumaner Frachtsätze für in **Fiume ipartelepek** (Fiume-Industrie-Etablissement) zur Auf- oder Abgabe gelangende Güter.

Die in den Tarifen für die obenbezeichneten Eisenbahnverbände, bezw. -Verkehre für Fiume vorgesehenen Frachtsätze finden unter Aufrechthaltung aller übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen von nun an auch für solche in **Fiume ipartelepek** (Fiume-Industrie-Etablissement) zur Auf- oder Abgabe gelangende Güter Anwendung, deren Absender, bezw. Empfänger die „Fiumaner Union, chemische Industrie-Aktiengesellschaft“ ist.

Wien, am 11. Juli 1905. S.B. Z. 8028-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [973]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Constantinsbad.

Am 9. Juli 1905 wird die zwischen den Stationen Constantinsbad und Weseritz in km 21·1/2 der Linie Neuhof—Weseritz gelegene Haltestelle Constantinsbad für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise für die Personenhaltestelle Constantinsbad zu berechnen sind, betragen:

„Constantinsbad Haltestelle“ nach und von „Constantinsbad“ 2 km;

„Constantinsbad Haltestelle“ nach und von „Weseritz“ 4 km.

Die Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes erfolgt gegen Nachzahlung im Zuge.

Pilsen, im Juli 1905. St.-B.-D.-Z. 31.342/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905. [974]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

3. Juli. Zwischen den Stationen Mikuliczyn und Tartarów der Linie Stanislau—Körösmező wurde wegen Lehnenabrutschung bei km 78 der Gesamtverkehr eingestellt. Zug Nr. 3114 wurde in Tartarów, Zug Nr. 3115 in Mikuliczyn aufgelöst.

Ausland.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. (Neueinführungen.) Im obgenannten Güterverkehre wurden am 1. Juli 1905 eingeführt:

a) ein neues Tarifheft 1 (an Stelle des Tarifheftes 1 vom 1. Jänner 1898 nebst Nachträgen) und
b) der Nachtrag V zum Tarifhefte 2.

Auf die durch das Tarifheft 1 eintretenden Erhöhungen für den Verkehr mit den preußisch-sächsischen Mitbewerbs- und Gemeinschaftsstationen ist bereits hingewiesen worden. Die weiteren Frachterhöhungen für Holz des Spezialtarifes III im Verkehre mit Aschaffenburg, Gemünden und Marxgrün treten erst am 16. August 1905 in Kraft. Im Nachtrage V zum Tarifhefte 2 sind Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife enthalten. Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis mit 15. August 1905 in Geltung.

Vorbezeichnete Drucksachen können durch die beteiligten Dienststellen bezogen werden.

Gruppentarif I, Wechseltarife mit dieser Gruppe, Niederschlesischer Steinkohlentarif und Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Teilstrecke Reinerz—Kudowa-Sackisch der Nebenbahn Reinerz-Reichsgrenze.) Am 10. Juli 1905 wurde die Teilstrecke Reinerz—Kudowa-Sackisch der Nebenbahn Reinerz-Reichsgrenze dem öffentlichen Verkehre übergeben. An der Strecke liegen in der Richtung von Reinerz her die Haltestellen Keilendorf und Lewin und der Bahnhof 3. Klasse Kudowa-Sackisch. Die neuen Verkehrsstellen erhalten u. a. die Befugnis zur Abfertigung von Stückgütern, Wagenladungen, Sprengstoffen und Vieh. Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sind in Keilendorf und Kudowa-Sackisch von der Beförderung ausgeschlossen.

Mit dem Tage der Eröffnung wurden die neuen Abfertigungsstellen in den Gruppentarif I, in die Wechseltarife mit dieser Gruppe, in den Niederschlesischen Steinkohlentarif und in den Schlesisch-Sächsischen Gütertarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen nähere Auskunft.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Unter Bezugnahme auf die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 67 vom 10. Juni 1905 auf Seite 1579 enthaltene Notiz obigen betreffs wird mitgeteilt, daß die unter Ziffer 8 bezeichnete Kaninchenausstellung in Ulm nicht stattfindet.

Tarif für den direkten Tierverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München. (Ausgabe.) Der im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 63 vom 1. Juni 1905 auf Seite 1512 angekündigte, vom 1. Juli 1905 ab gültige Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft anderseits ist nunmehr im Drucke erschienen.

Durch diesen Tarif wird der Tarif vom 1. Juli 1899 nebst Nachträgen I—III aufgehoben.

Druckabzüge des neuen Tarifes können zum Preise von 40 Pfg. für das Stück von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München für folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Fleischer-Fachausstellung in Freiburg i. Br.
   2. bis 11. Juli 1905;
2. die Fachausstellung des Verbandes Deutscher Glaserinnungen in Hamburg
   15. bis 19. Juli 1905;
3. die Ausstellung für Feuerlöschgeräte in Hochheim a. M.
   15. bis 17. Juli 1905;
4. die Ausstellung von Lehrmitteln für Menschenkunde und Gesundheitslehre in Leipzig
   5. bis 18. Juli 1905;
5. die VIII. internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in München
   2. und 3. Juli 1905
   (die gleiche Vergünstigung wird auf den Preußisch-Hessischen, Württembergischen, Badischen, Sächsischen und Mecklenburgischen Staats- und den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zugestanden);
6. die Ausstellung von Bienenprodukten und lebenden Völkern in Roth
   22. bis 24. Juli 1905;
7. die Ausstellung brautechnischer Maschinen und Apparate in Sigmaringen
   9. bis 17. Juli 1905.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Mai 1900. (Änderungen etc.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1905 sind die Entfernungen und Frachtsätze für Basel—Wertheim, Basel—Würzburg und Konstanz—Wertheim auf Seite 36, 37 und 57 des Tarifes, sowie auf Seite 6 des Nachtrages II zu streichen.

Am gleichen Tage tritt nachstehender Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif Nr. 13
für Holzstoff (geschliffen) und Holzzellstoff (Zellulose) in der Richtung aus Bayern bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

Nach	Von Kelheim
	Centimes für 100 kg
Basel	125
Schaffhausen	101

Schlesisch - Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. (Einbeziehung der Station Nürnberg Nordwestbhf. etc.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1905 wurde die Station Nürnberg Nordwestbhf. in die Kilometertafel I auf Seite 25 des Tarifes wie folgt einbezogen:

Bayerische		Anstoßkilometer
Verbandsstationen	Knotenstationen	
††○○ Nürnberg Nordwestbhf.	Nürnberg Ostbhf.	12

Ferner ist vom gleichen Zeitpunkte ab die Ziffer 3 der Vorbemerkungen auf Seite 14 des Tarifes, bezw. auf Seite 5 des Nachtrages IV unter b) wie folgt zu ergänzen:

„für die Station Nürnberg Nordwestbhf. um 2 km.“

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1351	V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905	**Böhmischen Nordbahn**	in Spalte 5 bezeichneten Lokalbahnen	Tägliche Zeitungspakete bei gepäcksmäßiger Beförderung	Stationen der Böhmischen Nordbahn	Stationen der Lokalbahnstrecken: Kuttenthal—Unter-Cetno, Mšeno—Unter-Cetno, Böhmisch-Leipa—Steinschönau, Nixdorf—Nieder-Einsiedel (und umgekehrt)	Vorherige schriftliche Anmeldung an die Direktion der Böhmischen Nordbahn behufs Festsetzung der befördernden Züge, sowie des Maximalgewichtes der Pakete; Aufgabe letzterer in konformer Verpackung unter deutlicher Adresse mindestens 20 Minuten vor Abgang der betreffenden Züge. Abnahme in der Adreßstation ohne Avisierung; Haftung für die Folgen der Aufgabe postzwangpflichtiger, nur bedingungsweise zum Bahntransporte zugelassener oder hiervon ausgeschlossener Güter	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Bahnen		Frachtberechnung für gewöhnliches Eilgut		Im Kartierungswege		Bei Beförderung mit Schnellzug erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent; geringste Frachtgebühr bei Beförderung mit Personenzügen 40 Heller, mit Schnellzügen 60 Heller pro Sendung. Überdies werden 10 Heller ärarische Stempelgebühr pro Sendung erhoben
1352	V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—15 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1905	Aussig (A.T.E.)	Graslitz oberer Bahnhof und Graslitz unterer Bahnhof	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	Verschieden	126	Verschieden	Im Kartierungswege		Instradierung via Komotau (B.E.B.)
					Nestomitz (Zuckerfabrik)						122				Instradierung via Aussig—Komotau B.E.B.)
					Schönpriesen						124				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1353	V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Stearin	Lieben Ö.N.W.B. und St.E.G.	Wien K.F.N.B., Ö.N.W.B. und St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokaltarife	316 Heller	228 Heller	88 Heller	Im Kartierungswege	
1354	V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maschinen	Pardubitz St.E.G.	Kralup St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für die Neuanlage einer Mineralöl-Raffinerie in Kralup bestimmt sein. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	107 Heller	86 Heller	21 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1906
1355	V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Pferde zum Schlachten	Wien K.F.N.B., Ö.N.W.B. und St.E.G.	Schönpriesen St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der für die Beförderung lebender Tiere auf den Eisenbahnen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und amtlichen Anordnungen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	1080 Heller für 1 m² der Bodenfläche des verwendeten Wagens		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, auf welchen von einem Tierarzte oder der betreffenden Schlachthausverwaltung bestätigt sein muß, daß sämtliche bezogene Pferde tatsächlich geschlachtet wurden. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1906 in Vorlage zu bringen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1356	V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 7905-C I/05		Vier Automobile	Wien (Matzleinsdorf) Toblach	Toblach nach einer österreichischen Südbahnstation	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Eisenbahnwagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen zur Einrichtung eines öffentlichen Personenverkehres im Anschlusse an den Zugsverkehr der Südbahn bestimmt sein, bezw. einem solchen Verkehre gedient haben	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Verschieden	0·22 Heller pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartierungswege		
1357	V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 71.664/05		Chamotteziegel, Chamotteziegelabfälle und Scherben	Znaim Ö.N.W.B.	Jedlersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	44 Heller	36 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		
1358	V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905 **Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Heu und Stroh der Pos. H—11 des Tarif-Teiles I	Bürmoos	Salzburg k.k.St.B. trans.	Bei Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe als Frachtgut	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Klasse C	Ausnahmetarif II	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1906	

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
62 V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905	Nr. 73 vom 27. Juni 1905	1300	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 12.580/05	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle angeführten Eisenbahnstationen	**allen ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen (sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden), dann nach Wien, Korneuburg oder Linz (wenn die Malzsendungen in diesen Umschlagsplätzen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittels Schiffen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weitergesendet werden)	Mit Gültigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publikation wird die Station **Postelberg** in die Gruppe A unter „7. K. k. österr. Staatsbahnen" einbezogen	

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
46 V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905	Nr. 76 vom 4. Juli 1905	59	K. k. österr. Staatsbahnen		a) Zuckerrüben, frische; b) Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm, Kalkschlamm)	Stationen der Lokalbahnen Budweis-Salnau, Göpfritz — Groß-Siegharts — Raabs, Hannsdorf-Ziegenhals nebst Abzweigungen (Niederlindewiese-Barzdorf [Heinersdorf], Niklasdorf-Zuckmantel, Barzdorf-Jauernig und Haugsdorf-Weidenau), Kaschitz-Schönhof-Radonitz, Olmütz-Čellechowitz, Strakonitz-Winterberg-Wallern, Wodňan-Moldauthein und Wodňan-Prachatitz-Wallern rücksichtlich jeder einzelnen dieser Bahnen		Der Gültigkeitsbeginn in Rubrik 8 ist vom 10. Juli 1905 auf den **1. September 1905** zu berichtigen	
47 V.-B. Nr. 80 v. 13./VII. 1905	Nr. 77 vom 6. Juli 1905	60	K. k. österr. Staatsbahnen	Die im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen Borki wielkie-Grzymałów, Chabówka-Zakopane, Delatin-Kołomea-Stefanówka, Piła (Bolęcin)-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna, die Neuen Bukowinaer Lokalbahnen und die Ostgalizischen Lokalbahnen	a) Zuckerrüben, frische; b) Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle; c) Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm, Kalkschlamm)	im Lokalverkehre der im Abschnitte A des Heftes 2 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der in Rubrik 3 genannten Lokalbahnen, sowie im Wechselverkehre zwischen Stationen der vorgenannten Staatsbahnlinien mit obigen Lokalbahnen und im Wechselverkehre dieser Lokalbahnen untereinander		Der Gültigkeitsbeginn in Rubrik 8 ist vom 10. Juli 1905 auf den **1. September 1905** zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 81. **Wien, 15. Juli 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Mattighofen nach Ried.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Aktionskomitee für den Bau einer Lokalbahn von Mattighofen nach Ried in Henhart in Oberösterreich die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Mattighofen der Linie Steindorf—Braunau am Inn der k. k. Staatsbahnen bis zur Station Ried der Linie Attnang-Puchheim—Schärding der k. k. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 3. Juli 1905. E.-M.-Z. 20.305/2.

Konzessionierung eines öffentlichen Freilagers in Bregenz.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium mit dem Erlasse vom 1. März 1905, Z. 6336, der Stadtgemeinde Bregenz die Konzession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Freilagers mit den Befugnissen des § 2, lit. a), des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, für Güter aller Art in den am Viehhofe und in der Kornmarktgasse gelegenen Lokalitäten des städtischen öffentlichen Lagerhauses erteilt und mit dem Erlasse vom 6. Juni 1905, Z. 30.299, folgenden Abänderungen des mit dem Erlasse vom 21. April 1890, Z. 15.985, genehmigten Lagerhausreglements die Genehmigung erteilt:

Die §§ 1 und 12 des Reglements des Lagerhauses der Stadt Bregenz werden abgeändert und haben hinfort zu lauten wie folgt:

§ 1.

Das unter der handelsgerichtlich protokollierten Firma „Lagerhaus der Stadt Bregenz" von der Stadtgemeinde Bregenz betriebene Unternehmen ist ein öffentliches Lagerhaus im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, und steht demselben auch die Befugnis eines öffentlichen Freilagers zur Aufbewahrung unverzollter ausländischer Waren nach § 2, lit. a), des genannten Gesetzes zu.

§ 12.

Ausgeschlossen von der Einlagerung sind alle jene Waren, welche leicht dem Verderben unterliegen, feuergefährlich, explodierbar oder von einer Beschaffenheit sind, welche den anderen eingelagerten Waren nachteilig werden könnte, dann Tabak und Salz als Monopolsgegenstände, Zucker und gebrannte geistige Flüssigkeiten, endlich alle Artikel, welche zum Zwecke eines Appreturverfahrens der zollämtlichen Behandlung unterliegen.

H.-M.-Z. 30.299 ex 1905.

Die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen.

Wie der seitens des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten dem Abgeordnetenhause vorgelegten Druckschrift zu entnehmen ist, sind die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen in fortwährender lebhafter Entwicklung begriffen.

Während am 1. Oktober 1892 — dem Tage des Inkrafttretens des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 — in Preußen 11 nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit einer Streckenlänge von 159·1 km bestanden, betrug am Schlusse des Geschäftsjahres 1903 (31. März 1904) die Anzahl der vorhandenen oder wenigstens genehmigten Kleinbahnen 232 und ihre Streckenlänge 7631·71 km; es hat sich also während eines 11½jährigen Zeitraumes die Zahl der selbständige Unternehmen bildenden Kleinbahnen um 221 und deren Streckenlänge um 7472·61 km vermehrt.

Im vorhergehenden Jahre hatte die Anzahl der selbständigen Kleinbahnen 226 und deren Länge 7328·33 km betragen; der Zuwachs im Geschäftsjahre 1903 belief sich daher auf 6 Kleinbahnen mit einer Streckenlänge von 302·88 km.

Bei Zugrundelegung der Bevölkerungsziffer entfallen in Preußen auf je 10.000 Einwohner 2·22 km (0·68 km vollspurige, 1·54 km schmalspurige) nebenbahnähnliche Kleinbahnen und nach dem Flächeninhalte kommen auf je 10.000 ha 2·19 km Kleinbahnen (0·67 km vollspurige, 1·52 km schmalspurige).

Was den Umfang der einzelnen Unternehmungen anbelangt, so besitzen 11 Kleinbahnen je eine Ausdehnung von mehr als 100 km und 8 je eine solche zwischen 80—100 km; die beiden Grenzpunkte in bezug auf die Längenausdehnung werden durch eine Unternehmung mit 263·85 km und eine mit 1·44 km markiert.

Von den am Schlusse des Berichtsjahres vorhandenen oder wenigstens genehmigten 232 nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit 7631·71 km Streckenlänge waren 212 Bahnen mit 6716·42 km (gegenüber 183 mit 6086 km im Vorjahre) im Betriebe. Im Jahre 1902 waren 11 Bahnen mit 842 km dem Betriebe übergeben worden. Der kilometrische Zuwachs für 1903 beträgt 15·84 Prozent gegen 15·50 Prozent im Vorjahre.

Wenn den mit Ende des Geschäftsjahres 1903 im Betriebe befindlichen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen — Länge 6716·42 km — die Längen der zum gleichen Zeitpunkte im Betriebe stehenden Staatseisenbahnen mit 29.840·92 km und der Privateisenbahnen mit 2337·98 km zugezählt werden, so ergibt sich für Preußen eine Gesamtlänge von 38.895·32 km Bahnen.

Von der angegebenen Anzahl nebenbahnähnlicher Kleinbahnen besitzen 106 Bahnen = 45·7 Prozent die normale Spurweite von 1·435 m. Von dem Zuwachs, der sich in der Zeit vom 1. Oktober 1892*) bis 31. März 1904 vollzogen hat — 221 Kleinbahnen mit 7472·61 km Länge — entfielen 104 mit 2313·03 km Länge auf Vollspur, 117 mit 5159·58 km Länge auf Schmalspur.

Bei Unterscheidung nach der Betriebskraft entfallen von der Gesamtzahl der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 216 mit zusammen 7262·13 km Länge auf den Betrieb mit Dampflokomotiven und 14 mit zusammen 349·67 km auf den Betrieb mit elektrischen Motoren; 2 Kleinbahnen, zusammen 19·91 km lang, werden teils mit Dampflokomotiven, teils mit elektrischen Motoren betrieben. Ein Betrieb mit Pferden oder mit Drahtseilen findet nicht statt.

*) Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes.

Die Zahl der im Betriebe der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen vorhandenen Dampflokomotiven beträgt 871 (792 im Vorjahre), der Dampfmotorwagen 2, der elektrischen Lokomotiven 7 (davon 3 für Automobilbetrieb), der elektrischen Motorwagen 324 (davon 47 für Automobilbetrieb), der Personenwagen 1926 (im Vorjahre 1835), der Gepäckswagen 239, der Güterwagen 11.184 (im Vorjahre 10.748), der Postwagen 145 und der Spezialwagen 883. Die Gesamtzahl aller Wagen (die elektrischen Motorwagen sind bei den Personenwagen mit aufgeführt) stellt sich hiernach auf 14.377. Die Personenwagen führten teils eine, teils zwei und drei Klassen. Sitz- und Stehplätze sind in den Personenwagen 82.952 vorhanden. Das Gesamtladegewicht der 11.184 Güterwagen beziffert sich auf 90.132 t. Auf einen Personenwagen entfallen mithin durchschnittlich 43 Sitz- und Stehplätze, während das durchschnittliche Gesamtladegewicht eines Güterwagens sich auf 8 t stellt.

Von den im Betriebe befindlichen Kleinbahnen dienen 2 mit zusammen 17·20 km Länge ausschließlich dem Personenverkehre und 14 mit zusammen 64·92 km Länge lediglich dem Güterverkehre; auf 216 Kleinbahnen mit einer Streckenlänge von 7549·59 km findet Personen- und Güterbeförderung statt.

Wird von dem Merkmale der Interessenzugehörigkeit ausgegangen, so dienen von den genehmigten Kleinbahnen zwei Bahnen mit 19·79 km dem Personenverkehre vorzugsweise in den Städten und deren Umgebung, sieben Bahnen mit 109·26 km dem Fremdenverkehre (Badeverkehre), 61 Bahnen mit 1028·19 km vorzugsweise dem Handel und der Industrie, 87 Bahnen mit 4111·17 km vorzugsweise landwirtschaftlichen Zwecken und 75 Bahnen mit 2363·30 km im gleichen Maße dem Handel und der Industrie, sowie landwirtschaftlichen Interessen.

Die Anzahl der im Betriebe der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen Angestellten bezifferte sich im Berichtsjahre auf 4078 Beamte und 4963 ständige Arbeiter (gegen 3483 und 3564 im Vorjahre).

Was die Form der Unternehmen betrifft, so überwiegen die Gesellschaftsunternehmen. Es sind deren 147 (gegenüber 144 im Vorjahre) vorhanden, während Kommunalverbände — Kreise oder Gemeinden — Unternehmer von 78 (im Vorjahre 74) nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sind. Die Herstellung von Kleinbahnen durch Kommunalverbände macht immer weitere Fortschritte. Während im Vorjahre gegen 2033 km im kommunalen Eigentume standen, hat sich diese Ziffer im Berichtsjahre um 957 km, d. i. um 47 Prozent erhöht: es beträgt die Länge der im kommunalen Eigentume stehenden Kleinbahnen nunmehr 2900 km. Privatpersonen gehören fünf Kleinbahnen mit zusammen 63·79 km Länge an.

In kommunalem Betriebe stehen oder werden demnächst stehen 1800 km nebenähnliche Kleinbahnen. Vielfach wird der Betrieb der Kleinbahnen nicht von dem Eigentümer, sondern von gewerbsmäßigen Betriebsunternehmern geführt. Der größte dieser gewerbsmäßigen Betriebsunternehmer betreibt im Vereine mit seinen beiden Tochtergesellschaften 51 Bahnen in der Länge von 2608 km. Im ganzen stehen 101 Bahnen mit 3777 km

Länge unter der Verwaltung solcher Betriebsunternehmer, darunter die preußische Staatseisenbahnverwaltung mit 11 Kleinbahnen von zusammen 155 km Länge, während im Eigentume solcher Betriebsunternehmer nur 21 Bahnen mit 346 km sich befinden.

Das Anlagekapital sämtlicher nebenbahnähnlichen Kleinbahnen stellt sich auf Mk. 411,782.221. Von demselben sind oder werden aufgebracht:

vom Staate (Kleinbahnunterstützungsfonds)	Mk.	60,119.557
von den Provinzen	„	51,870.176
„ „ Kreisen	„	92,254.040
„ „ Zunächstbeteiligten	„	39,459.328
in sonstiger Weise	„	168,079.120

Es entfallen ferner an Anlagekosten auf 1 km Bahn durchschnittlich Mk. 53.957; 1 km Vollspur kostet Mk. 72.940, 1 km Schmalspur Mk. 45.492.

Was die Rentabilität anbelangt, kommen für das Geschäftsjahr 1903, wenn die noch nicht voll oder noch nicht ein Jahr im Betriebe befindlichen, ferner jene Bahnen ausgeschieden werden, welche in der Hauptsache nur dem Privatinteresse des Eigentümers dienen oder deren Reingewinn aus sonstigen Gründen nicht zuverlässig festgestellt werden konnte, 185 nebenbahnähnliche Kleinbahnen in Betracht. Von diesen haben 26 im letzten Jahre einen Reingewinn überhaupt nicht abgeworfen, während dieser bei den übrigen Bahnen betrug:

bei 103 Bahnen bis zu 3 Prozent,
„ 37 „ zwischen 3 und 5 Prozent,
„ 15 „ „ 5 „ 10 „
„ 4 „ über 10 Prozent.

Die Verzinsung des Anlagekapitales stellte sich für die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in den letzten drei Jahren wie folgt:

Berichtsjahr	In Betracht gezogene Bahnen Zahl	ohne Verzinsung	bis zu					Mehr als 5 Prozent bis zu 10 Prozent	über 10 Prozent
			1 Prozent	2 Prozent	3 Prozent	4 Prozent	5 Prozent		
1901/02	147	36	29	27	24	11	10	7	3
1902/03	160	29	39	24	31	14	13	7	3
1903/04	185	26	38	37	28	23	14	15	4

In bezug auf die finanziellen Ergebnisse der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen ist folgendes zu bemerken:

Es betrugen bei diesen Bahnen im Gegenstandsjahre die Einnahmen aus dem Betriebe Mk. 25,956.753 (darunter Personenverkehr Mk. 12,710.055, Güterverkehr Mk. 12,183.560), die Ausgaben Mk. 17,590.553, der Betriebsüberschuß Mk. 8,120.410. Gegen das Vorjahr mit einer Einnahme aus dem Betriebe von Mk. 21,870.125 und einer Ausgabe von Mk. 15,655.496 stellte sich mithin der Betriebsüberschuß um Mk. 1,898.377 höher. Auf den Kilometer Betriebslänge berechnet entfielen im Jahre 1903 an Betriebseinnahmen Mk. 3974, an Betriebsausgaben Mk. 2709, an Betriebsüberschuß Mk. 1246. Im Jahre 1902 betrugen diese Posten Mk. 3838, Mk. 2747 und Mk. 1092.

Die kilometrischen Gesamteinnahmen der einzelnen Kleinbahnen schwanken zwischen Mk. 74.551 und Mk. 511. Mehr als Mk. 20.000 haben sechs Bahnen eingenommen; es sind dies fast ausschließlich Bahnen, die in ihrem wirtschaftlichen Charakter den Straßenbahnen zuneigen.

Bei 13 Bahnen mit einer Gesamtbetriebslänge von 436·13 km waren die Betriebseinnahmen zur Deckung der eigentlichen Betriebsauslagen (ohne Rücklage und Schuldenzinsen) nicht ausreichend; das Betriebsdefizit bei denselben belief sich rund auf Mk. 88.500. Bei weiteren 5 Bahnen — Gesamtlänge 241·34 km — konnten zwar die eigentlichen Betriebsausgaben noch aus den Betriebseinnahmen gedeckt werden; die letzteren waren aber nicht ausreichend, um aus ihnen auch die gesetzlich vorgeschriebenen Abschreibungen oder die Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds zu bestreiten; es beläuft sich die Höhe der aus den Betriebseinnahmen nicht gedeckten und durch die Eigentümerin oder den Betriebsunternehmer hereinzubringenden Rücklagen auf Mk. 26.835. Mit Einrechnung von 8 Bahnen (274·16 km Länge), bei welchen das Erträgnis mit der Dotierung ihrer Fonds auch erschöpft war, belief sich die Zahl der im Jahre 1903 erträgnislos gebliebenen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen auf 26 mit einer Länge von zusammen 951·53 km. Bei einer Gruppe von 42 Bahnen — Gesamtlänge 1937·21 km — hat der nach Durchführung der Abschreibungen und Rücklagen erübrigte Überschuß zur Verzinsung des Baukapitales nicht hingereicht und mußten die zur vollen Verzinsung der Bauschulden fehlenden Beträge von den hierfür vertragsmäßig Verpflichteten aufgebracht werden. Die Höhe der in dieser Beziehung erforderlichen Zuschüsse belief sich auf Mk. 1,066.662. Die übrigen Bahnen haben einen verfügbaren Reingewinn erzielt.

Dividenden sind bei 48 nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zur Verteilung gelangt. Die höchste Dividende, welche ausbezahlt wurde, betrug 8 Prozent. Zwischen 3 und 5 Prozent sind bei 26 Bahnen und unter 3 Prozent bei 21 Bahnen verteilt worden.

Gegenüber dem Betriebsjahre 1902, in dem nur 27 nebenbahnähnliche Kleinbahnen Dividenden verteilen konnten, bedeutet dieses Ergebnis einen erheblichen Fortschritt.

Keinen geringen Raum in der Organisation des Kleinbahnwesens nimmt die Förderung ein, welche dasselbe durch die Provinzen und Kreise, sowie durch den Staat gefunden hat.

Der Gesamtbetrag der von den Provinzen für Kleinbahnen bewilligten oder gezahlten Beihilfen beläuft sich auf Mk. 50,207.587, wovon Mk. 24,875.379 auf vorzugsweise an Kreise und Gemeinden erteilte Darlehen, Mark 23,388.304 auf Beteiligung insbesondere an Aktiengesellschaften etc. und Mk. 943.904 auf sonstige Verwendung entfallen. Außer einem Betrage von Mk. 3,766.605, der aus verfügbaren Vermögensbeständen oder aus den laufenden Einnahmen gedeckt werden konnte, wurden

die Geldmittel im Anleihewege beschafft. In zahlreichen anderen Fällen ist das Zustandekommen von Kleinbahnen durch Übernahme von Zinsbürgschaften oder jährlichen Zuschüssen zur Verzinsung erleichtert oder ermöglicht worden. Der daraus, sowie aus der Verzinsung und Tilgung und der Verwendung eigener Geldmittel im Etatsjahre 1903 erwachsene Aufwand stellt sich auf Mk. 2,144.988 und nach Abzug der gegenüberstehenden Jahreseinnahme auf Mk. 1,420.575.

Der Kapitalsaufwand der Kreise für Kleinbahnzwecke beziffert sich (einschließlich des Betrages der Staats- und Provinzialdarlehen) auf Mk. 187,660.131. Hiervon sind Mk. 12,679.202 zur Bestreitung von Grunderwerbskosten, Mk. 135,467.932 zur Deckung des sonstigen Anlagekapitales der eigenen Kleinbahnen, Mark 1,540.000 als Darlehen für die Kleinbahnen Dritter und Mk. 35,815.692 als Beteiligung an Gesellschaftsunternehmen etc. verwendet worden; der Rest — Mark 2,157.305 — wurde in sonstiger Weise, hauptsächlich zur Gewährung verlorener Zuschüsse verbraucht. Außerdem haben zahlreiche Kreise Zinsbürgschaften für Kapitalsbeträge in Höhe von zusammen Mk. 6,635.500 übernommen oder sich zur Leistung von Jahreszuschüssen verbindlich gemacht. Der im Jahre 1903 den Kreisen erwachsene Aufwand an gezahlten oder — soweit die Verwendung eigener Geldmittel in Betracht kommt — an entgangenen Zinsen, an Tilgungsbeträgen, Zinszuschüssen u. s. w. beläuft sich auf Mk. 8,535.758. Verschiedene Kreise haben ihren Aufwand ganz oder teilweise aus den ihnen zugeflossenen Einnahmen gedeckt, einzelne sogar Überschüsse erzielt. Der Gesamtbetrag der Überschüsse beziffert sich auf Mk. 842.413, während die geleisteten Zuschüsse Mk. 3,384.816 betragen; der wirkliche Zuschuß beträgt mithin Mk. 2,542.403.

Aus dem zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bestimmten staatlichen Unterstützungsfonds, dessen Vermögen zur Zeit Mk. 79,000.000 beträgt, sind bis zum Schlusse des Jahres 1904 an Staatsbeihilfen Mk. 64,874.063 endgültig bewilligt und Mk. 1,998.338 in Aussicht gestellt worden, was im Zusammenhange mit der noch weiters zur Verwendung beantragten Summe von Mk. 9,539.300 zusammen eine Staatsbeihilfe von Mk. 76,411.701 ergibt. Außerdem stehen in 40 weiteren Fällen Anträge auf Bewilligung von Staatsbeihilfen zu erwarten. Die endgültig bewilligten und die in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen — zusammen Mk. 66,872.401 — verteilen sich, wenn man von den in diesem Betrage mitbegriffenen, zum Baue und Betriebe von zwei Straßenbahnen gewährten Staatsbeihilfen in der Höhe von Mk. 161.000 absieht, auf 60 vollspurige und auf 82 schmalspurige, somit zusammen auf 142, vornehmlich für Zwecke der Landwirtschaft bestimmte nebenbahnähnliche Kleinbahnen. Die 60 vollspurigen Bahnen besitzen eine Länge von 1613 km und beträgt der Aufwand der staatlichen Beihilfe für dieselben Mk. 28,001.703; die 82 schmalspurigen Bahnen sind 4202 km lang und ist für dieselben eine Staatsbeihilfe von Mk. 38,709.698 in Anspruch genommen. Es entfallen im Durchschnitte rund auf 1 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen Mk. 11.500, auf 1 km Vollspur Mk. 17.400 und auf 1 km Schmalspur Mk. 9200 staatliche Beihilfen. Auf die bewilligten Staatsbeihilfen sind bis zum Schlusse des Etatsjahres 1903 Mk. 54,786.396, bis Ende Dezember 1904 Mk. 55,553.083 zur endgültigen Zahlung gelangt.

Von den bewilligten Staatsbeihilfen entfielen, was die Form der Verteilung anbelangt, auf:

Aktienbeteiligung (Stammeinlagen)	Mk.	33,483.100
Sonstige Beteiligung	„	14,751.877
Darlehen	„	16,280.639
Verlorene Zuschüsse	„	334.511

Die Rückeinnahmen (Zinsen, Tilgungsbeträge, Reingewinnanteile) beliefen sich bis zum Schlusse des Etatsjahres 1903 auf Mk. 1,412.803.

Unter der Annahme, daß sich die Selbstkosten des Staates für das eigene Geld auf etwa $3^1/_2$ Prozent stellen, ist der Jahresaufwand des Staates für die bis Ende des Etatsjahres 1903 gezahlten Staatsbeihilfen auf Mk. 1,917.524 zu beziffern. Da die Rückeinnahmen pro 1903 Mk. 428.603 betrugen, so ergibt sich für den Staat pro 1903 ein Jahreszuschuß von rund Mk. 1,500.000.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 347. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Juli wurde die Debatte über die Kreditüberschreitungen bei den Alpenbahnen fortgesetzt.

Abg. Freiherr v. Kübeck (Generalredner pro) führt gegenüber dem Abg. v. Skene, der bei den großen staatlichen und Landes-Investitionen stets einen sehr fiskalischen Standpunkt einnehme, aus, daß die Vorteile, welche zeitgemäße und notwendige Investitionen für die Volkswirtschaft und dadurch indirekt auch für den Staatsschatz bedeuten, nicht unterschätzt werden dürfen. Redner bemerkt, daß die angesprochenen Mehrforderungen fachlich selbst von gegnerischer Richtung nicht angefochten worden seien. Technische Körperschaften, welche in dieser Frage zu Rate gezogen worden sind, hätten einstimmig die Notwendigkeit der Trassenverteuerung anerkannt. Bezüglich der Trassenführung führt Redner aus, daß man von einer totalen Veränderung der Trasse oder des Bauprogrammes nicht sprechen könne. Die Trasse sei zwar ursprünglich militärisch vorgezeichnet, aber vom Hause im Jahre 1896 in einer von 300 Abgeordneten unterschriebenen Resolution akzeptiert worden. Sie war von vornherein gegeben, da es sich nach den übereinstimmenden Wünschen um eine Fortsetzung der Rudolfbahn, sowie der Tauernbahn und eine Vereinigung dieser beiden Linien handelte. Die Schwierigkeiten, welche die Bačatalbahn bot, konnten erst hervortreten, als man den Bau begonnen hatte. Auch die Ausrüstung des Bahnkörpers für 180achsige Züge, welche eine Vergrößerung der Stationen, eine Verstärkung der Schienen etc. erforderte, müsse vom Standpunkte der Betriebsersparung betrachtet werden. Allerdings hätte die Regierung, als sie sah, daß die ersten Trassenveränderungen und kostspieligen Rekonstruktionen des Baues notwendig seien, das Haus avisieren sollen. Die spezialisierten Detailausweise konnten aber nicht vor Anfang 1904 vorgelegt werden. Redner weist schließlich auf das natürlichste Junktim mit dieser Vorlage, auf den Ausbau des Hafens von Triest hin. Schon im Jahre 1898 sei von dem damaligen Handelsminister Dr. Baernreither eine Hafenbauvorlage für Triest eingebracht worden. Auf Grund einer mehrjährigen Enquete wird nun von der Regierung ein Drittel der Kosten der Hafenbauten, nämlich 45 Millionen, angesprochen. Es wäre sehr zu wünschen, daß der Budgetausschuß sich eingehend mit dieser Frage beschäftige. Auf die Frage der Rentabilitätsberechnung wolle Redner sich nicht einlassen, da es hier immer nur Wahrscheinlichkeits-Konklusionen geben könne, da bei einer Eisenbahn von europäischer Bedeutung, wie es die Alpenbahnen seien, Imponderabilien, wie die Hebung des Verkehres, die Belebung von älteren und die Schaffung von neuen Industrien, der Aufschwung des Außenhandels, in Betracht kämen.

Minoritäts-Berichterstatter Maštálka teilt mit, daß er mit Rücksicht auf die gestrigen Erklärungen des Ministerpräsidenten in der Verstaatlichungsfrage das Minoritätsvotum im Einvernehmen mit seinen Kollegen zurückziehe. Er tue dies auch in der Voraussetzung, daß der Referent Dr. Sylvester, der sich so große Verdienste um das Zustandekommen der Alpenbahnen erworben habe, in seinem Schlußworte die Anschauungen des Hauses in der Verstaatlichungsfrage zum Ausdrucke bringen werde. Die Aufnahme, welche die gestrige Rede des Ministerpräsidenten im ganzen Hause gefunden habe, sei eine so günstige gewesen, daß die kleine Zahl von Abgeordneten, die in der Ver-

staatlichungsfrage eine passive Haltung beobachten, nicht in die Wagschale fallen könne. Ihre passive Haltung könne der Regierung nicht dazu dienen, sich etwa dahinter zu flüchten und in der Verstaatlichungsfrage nichts zu tun. Er mache darauf aufmerksam, daß einige Abgeordnete unter lokalen Einflüssen standen und daß speziell einige Städte-Abgeordnete sich bei ihrem Widerstande in der Verstaatlichungsfrage von Rücksichten auf die Interessen der betreffenden Städte in der Gemeindeumlagen-Frage haben leiten lassen. Er hoffe, daß sich die Regierung durch einen solchen lokalen Standpunkt nicht werde beeinflussen lassen und daß im Sinne der Anschauungen des Hauses die Regierung, was sie gestern durch den Ministerpräsidenten angekündigt habe, auch tatsächlich zur Ausführung bringen werde.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester fordert die Regierung auf, bei der Ausführung der Bauten im Sinne der Anregungen des Abg. Kaftan und des Abg. Freiherrn v. Kübeck vorzugehen. Was die Anschauungen des Abg. Dr. Pattai einerseits, des Abg. Dr. Ellenbogen anderseits betreffe, so habe sich der Ausschuß von diesen beiden Extremen gleich ferngehalten. Der Ausschuß war der Überzeugung, daß, soweit natürliche Verhältnisse und elementare Ereignisse im Spiele waren, Bahnen einbezogen worden sind, welche die verfassungsmäßige Genehmigung erhalten haben, technische Umstände gewisse Umgestaltungen erfordert haben, gegen die Regierung kein Vorwurf zu erheben sei. Der Ausschuß sei auch nicht der Ansicht gewesen, daß bei Einbringung der Vorlage eine mala fides geherrscht habe. Die Ausführungen des Abg. Dr. Ellenbogen dürften diesbezüglich auf einem Irrtum beruhen. Der Berichterstatter erörtert in dieser Richtung die Frage der Gutachten und kommt zu dem Schlusse, man könne nicht sagen, daß die Regierung das Haus nicht rechtzeitig auf die technischen Schwierigkeiten aufmerksam gemacht habe; anderseits müsse er aber dem Abg. Dr. Pattai entgegentreten, wenn dieser meint, daß der Regierung aus den Überschreitungen gar kein Vorwurf gemacht werden könnte. Wenn man auch der Ansicht wäre, daß das Programm nicht Gesetzesinhalt sei, so müsse man doch sagen, daß in dem Gesetze Ziffern enthalten seien, die doch auf dem Programme aufgebaut sind. Die Regierung, sagt Redner, war deshalb verpflichtet, sich an dieses Programm zu halten. Die Regierung hat aber, nachdem die Investitionsvorlage bereits Gesetzeskraft erhalten hatte, eine Reihe von Beschlüssen gefaßt, welche einschneidende Änderungen des Investitionsprogrammes bedeuten. Damals, als sie diese Beschlüsse faßte, hätte die Regierung bereits an das Haus herantreten und wenigstens approximativ die betreffenden Summen nennen sollen. Was die Verstaatlichungsfrage betrifft, so hat gestern die große Mehrheit des Hauses ihre Befriedigung über die Äußerungen des Ministerpräsidenten kundgegeben. Redner kann nur wünschen, daß im Einvernehmen aller Parteien des Hauses und mit Berücksichtigung sämtlicher nationalen, finanziellen und kommerziellen Verhältnisse diese Frage sobald als möglich gelöst werden könne.

Abg. Dr. Ellenbogen erklärt, daß seine Angriffe gegen Dr. Pattai durchaus nicht persönlicher Natur waren, sondern daß er lediglich den politischen Standpunkt seiner Partei und den des Hauses gegenüber dem Eisenbahnminister zum Ausdrucke bringen wollte.

Es wird hierauf in die Spezialdebatte eingegangen.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester leitet die Verhandlung mit der Bemerkung ein, daß die Regierungsvorlage vom Ausschusse in dem Sinne umgewandelt wurde, daß das Programm, das ursprünglich dem Gesetzentwurfe angeschlossen war, nunmehr in das Gesetz selbst Aufnahme gefunden hat. Auch erscheinen die zu bewilligenden Kredite auf die einzelnen Jahre verteilt. Ferner wurde die Bausumme von der Investitionssumme getrennt.

Abg. Breiter kommt auf die Vergebung des Eisenbahnbaues Tarnopol-Zbaraż zu sprechen. Die Vorkonzession hierfür sei dem Reichsratsabgeordneten Dr. Ritter v. Niementowski erteilt worden, der sie der Berliner Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft mit der Zusicherung verkaufte, daß diese Gesellschaft die Bauten erhalten werde. Zu der Offertverhandlung seien dann nur solche Firmen eingeladen worden, die entweder nicht leistungsfähig waren oder als Scheinofferenten auftraten. Die Berliner Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft hat unter einer polnischen Deckfirma ein Offert auf K 1,946.000 überreicht. Die Firma Uderski habe jedoch wider Erwarten ein um K 67.000 billigeres Angebot gemacht. Niementowski habe sich aber als Konzessionswerber gegen die Annahme des billigeren Angebotes aufgelehnt und Sektionschef Wurmb habe die Offertverhandlung auf einige Stunden vertagt, damit Niementowski mit Uderski sich verständigen könne. Niementowski, sagt er, war nämlich von der Berliner Gesellschaft eine Gewinstbeteiligung von K 120.000 zugesichert. Er wandte sich nun an die Berliner Gesellschaft und diese erklärte, sie wolle ihr Offert um K 70.000 ermäßigen, wenn dieser Abstrich auf Rechnung der zugesicherten Gewinnbeteiligung gehe. Niementowski verhandelte deshalb mit Uderski weiter und Sektionschef Wurmb gab ihm den Rat, dem Uderski einige Tausend Gulden zu geben, damit er sein Offert zurückziehe. Uderski verlangte ursprünglich K 30.000, doch gab er sich schließlich mit K 18.000 zufrieden und zog sein Offert zurück, was ihm auf der Stelle bewilligt wurde. Ebenso wurde das Offert der Berliner Gesellschaft auf K 1,946.000 sofort angenommen. So wurde unter Mitwirkung des Eisenbahnbaudirektors und unter dessen Anleitung dem Reichsratsabgeordneten Niementowski eine Gewinnbeteilung von K 70.000 gerettet und dem Staate ein Schaden von mindestens K 67.000 zugefügt. Unter diesen Umständen, schließt Redner, kann man nicht mit Vertrauen dem jetzigen Eisenbahnbaudirektor die neuen Bahnkredite zur Verfügung stellen. Er wolle denn auch gegen dieses Gesetz stimmen, weil er zu dem Eisenbahnbaudirektor kein Vertrauen habe. Da aber gestern der Ministerpräsident in feierlicher Weise versprochen habe, daß eine neue Ära des Eisenbahnwesens eintreten und eine Reform der Baudirektion durchgeführt werden wird, werde er für die Vorlage stimmen.

Abg. Fresl polemisiert gegen die Ausführungen des Abg. Dr. Pattai, der verlangt habe, daß die Regierung der Tschechisierung der Bahnen bei ihrer Verstaatlichung entgegentrete. Er beklagt sich über die Vernachlässigung der Länder der böhmischen Krone, über das Bahnwesen speziell in den böhmischen Gegenden und urgiert den Ausbau der Strecke Taus—Tachau. Redner glaubt aber, daß nicht zuletzt die Schwäche des Hauses selbst an der Mißachtung, die in den eigenmächtigen Kreditüberschreitungen seitens der Regierung liege, die Schuld trage. Zum Schlusse schildert der Redner die angeblich traurige Lage der Staatsbahnbediensteten und fordert von der Eisenbahnverwaltung ein weitgehendes Entgegenkommen gegenüber den Wünschen dieser Staatsbediensteten-Kategorien.

Nach dem Schlußworte des Berichterstatters Abg. Doktor Sylvester, welcher den bei dem Bau beschäftigten Technikern und der Arbeiterschaft, die dort opferwillige Tage verlebe, den besten und innigsten Dank des Hauses zum Ausdrucke bringt, wird das Gesetz in zweiter und dritter Lesung angenommen. Die vom Ausschusse beantragte Resolution, wonach die Regierung aufgefordert wird, die gesetzliche und finanzielle Sicherstellung größerer Staatsbauten in Hinkunft nur mehr auf Grund von Detailprojekten und Detail-Kostenvoranschlägen, die auf Grund verläßlicher und ausreichender Untersuchungen verfaßt sind, einzuleiten, sowie die weitere vom Ausschusse gestellte Resolution, in welcher das Bedauern darüber ausgesprochen wird, daß die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften zu der über das verfassungsmäßig genehmigte Programm weit hinausgehenden Ausgestaltung der Alpenbahnen nicht schon vor der Änderung des Programmes eingeholt worden sei, werden angenommen.

Ebenso werden die Resolutionen der Abgeordneten Hagenhofer (Ausbau der Strecke Friedberg—Aspang), Kaftan (Legung eines zweiten Geleises auf der Strecke Beneschau—Tabor), Dobernig (Verstaatlichung der Südbahn) angenommen. Die Resolutionen der Abgeordneten Erb (Beschleunigung des Bahnbaues Plan-Windischgarsten), Dr. Schoepfer (Ausgestaltung des Lokalbahnnetzes in Tirol) werden dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester referiert über den Gesetzentwurf, betreffend die Erwerbung der Pinzgauer Lokalbahn für den Staat. Er macht auf die Opfer aufmerksam, welche das Land Salzburg für dieselbe habe bringen müssen und empfiehlt die Regierungsvorlage zur Annahme.

Abg. Dr. Kindermann erinnert daran, daß er zu jener Minorität gehört habe, welche im Jahre 1884 für die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingetreten sei. Wenn er seit jener Zeit diese Frage nicht weiter verfolgt habe, so habe dies seinen Grund darin, daß die Befürchtung laut wurde, die Verstaatlichung könnte unter den damaligen Verhältnissen einfach zur Tschechisierung des nördlichen Böhmen benützt werden. Die Befürchtung ist heute vielleicht noch gerechtfertigter als damals. Wenn die Regierung gestern erklärte, sie werde bei der Organisation des Dienstes den nationalen Verhältnissen Rechnung tragen, so ist das etwas. Sie scheint damit die Forderungen der Deutschen anzuerkennen. Insofern habe den Redner die Erklärung des Ministerpräsidenten befriedigt. Dagegen müsse er bedauern, daß ein deutscher Abgeordneter der deutschen Stadt Wien, der Abg. Dr. Pattai, davon gesprochen habe, daß in neuerer Zeit bei den Deutschen die erwähnten Besorgnisse aufgetreten seien. Das ist total unrichtig. Er teilt die Erfahrungen mit, die er selbst als Mitkonzessionär der Bahn Nixdorf-Rumburg-

Schönlinde mit der tschechischen Staatsbahn-Direktion in Prag gemacht habe. Die Betriebs-Direktion in Prag wollte sogar die Linien nicht eröffnen, weil die Aufschrifttafeln nicht zweisprachig waren. Nicht nach der Verstaatlichung müßten die Deutschen gegen solche Dinge sich wehren, sondern vor derselben. Erst müsse die Sicherstellung des Besitzstandes des deutschen Volkes garantiert sein, dann erst dürfe die Regierung an die Verstaatlichung weiterer Bahnen gehen.

Abg. Hueber führt aus, es sei seinerzeit im Landtage seitens der Regierung die Erklärung abgegeben worden, daß, wenn das Land Salzburg zur Schaffung der Pinzgauer Lokalbahn ca. K 16.000 garantieren werde, das Auslangen gefunden werden könne. Heute müsse sich das Land Salzburg bequemen, eine Million aus Landesmitteln daraufzuzahlen, damit der Staat die Bahn übernehme. Redner bittet um Annahme der Regierungsvorlage.

Abg. Tambosi legt dar, daß beinahe gleichzeitig unter ähnlichen Verhältnissen die Valsuganabahn gebaut worden sei. Redner bespricht die gestrige Erklärung des Ministerpräsidenten über die Verstaatlichungsaktion. Er bespricht insbesondere die Notwendigkeit einer Verstaatlichung der Südbahn und gibt seiner Freude darüber Ausdruck, daß der Resolutionsantrag Dobernig vom Hause angenommen worden sei. Zum Schlusse vertritt er die Bedürfnisse des Landes Tirol und insbesondere Welschtirols in bezug auf die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes.

Abg. Kittinger führt darüber Beschwerde, daß bei vom Staate betriebenen Lokalbahnen höhere Betriebsauslagen in Rechnung gestellt werden, als notwendig wäre. Wenigstens sei eine solche Erfahrung bei der Bahn Göpfritz—Groß-Siegharts gemacht worden. Er tritt für die Annahme der Regierungsvorlage ein.

Auf Antrag des Abg. Winter wird die Debatte geschlossen. Die eingetragenen Kontraredner verzichten auf die Wahl eines Generalredners.

Abg. Dr. v. Fuchs (Generalredner pro) konstatiert mit Befriedigung, daß kein Redner sich gegen die Vorlage ausgesprochen habe. Er bittet um Annahme derselben.

Das Gesetz wird sodann in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

In derselben Sitzung stellten Anträge: die Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung Rożniatów-Krechowice-Podlute, und die Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend die Lage der Lampisten der Staatsbahnen.

Weiters wurden nachstehende Interpellationen überreicht, und zwar:

I. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Dr. Dulibić und Genossen, betreffend den Ausbau des Wellenbrechers in Krapanj bei Sebenico.

II. An den Herrn Handelsminister und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Dr. Pfaffinger und Genossen, betreffend die Berücksichtigung des inländischen Kohlenbergbaues bei Vergebung von Lieferungen seitens der vom Staate subventionierten inländischen Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen.

III. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

1. der Abgeordneten Siegmund und Genossen, betreffend die Einleitung günstigerer Zugsverbindungen auf den Staatsbahnen zwischen dem nordwestlichen Böhmen und den Alpenländern;

2. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Amtsgebaren des Staatsbahn-Direktors in Pilsen Hofrates Tuček;

3. der Abgeordneten Dr. Dulibić und Genossen, betreffend die Zuweisung größerer Kohlenbestellungen seitens der Staatsbahnen an die dalmatinischen Kohlengewerke;

4. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Forderungen der Werkstätten- und Stationsarbeiter in der Station Gmünd der Staatsbahnen, betreffend den Mangel an Personenwagen auf der Station Beraun-Protivin und betreffend die Erhöhung des Quartiergeldes für das Personal der Staatsbahnen in Klattau;

5. der Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend Einführung einer Gas- und Wasserleitung in der Station Klein-Schwechat und betreffend Gewährung von jährlich sechs Freifahrten an Angehörige der Bediensteten der Staatsbahnen;

6. der Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Beschleunigung der Erledigung von Eingaben der Staatsbahn-Angestellten;

7. der Abgeordneten Dr. Licht und Genossen, betreffend die Verbesserung der Lage der österreichischen Bahnmeister;

8. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Lage der Kohlenarbeiter der Staatsbahnen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte schmalspurige Industriebahn mit elektrischem Betriebe von Gmunden (Rudolfsbahnhof) über Pinsdorf und Valchau zur Reindlmühle. (Detailprojekt; Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 30. Juni über das von der Firma Stern & Hafferl in Gmunden vorgelegte Detailprojekt für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Industriebahn, welche von Gmunden (Rudolfsbahnhof) über Pinsdorf und sodann längs des Aurachbaches zur Reindlmühle führt, die Vornahme der Trassenrevision und anschließend an dieselbe die Stationskommission, die politische Begehung und die Enteignungsverhandlung in der Zeit vom 7. bis einschließlich 9. August anberaumt. [E.-M.-Z. 33.213.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Projekt für die Trassenverschiebung und Nivelletteänderung in der Teilstrecke km 10·6 bis km 11·3; Ergebnis der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Juli den von der k. k. Statthalterei in Wien erstatteten Bericht über das Ergebnis der am 11. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projektes für eine Trassenverlegung und eine Nivelletteänderung in der Teilstrecke von km 10·6 bis km 11·3 der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk, sowie die im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Erteilung des Baukonsenses für die begangene Variantenstrecke zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 24.999.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Aujezd-Luhatschowitz nach Luhatschowitz. (Projekt für die mechanische Einrichtung der Wasserstation in Luhatschowitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Juli das von Dr. Cyrill Seifert, Vizepräsident des mährischen Landeskulturrates in Brünn, vorgelegte Projekt für die mechanische Einrichtung der Wasserstation Luhatschowitz der im Bau befindlichen Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 29.643.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sedletz-Kuttenberg nach Zruč. (Projekt für die Geleiseverlegung in km 1·9 bis km 2·4/5 der Kuttenberger Lokalbahn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Juli das vom Verwaltungsrate der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn in Wien vorgelegte Projekt für die Verlegung des Hauptgeleises in km 1·9 bis km 2·4/5 der Kuttenberger Lokalbahn aus Anlaß der Durchführung der Erweiterungsarbeiten in der Station Kuttenberg-Stadt der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč genehmigt. [E.-M.-Z. 31.039.]

Projektierte Lokalbahn von der Station S. Michele nach Mezzolombardo (Rettalinie). (Projekt für die provisorische Variante der Einmündung der Rettalinie in die Südbahnstation S. Michele.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Juli das vom Verwaltungsrate der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Projekt, wonach die Einbindung des für die Einmündung der projektierten Lokalbahn S. Michele-Mezzolombardo (Rettalinie) erforderlichen Umfahrungsgeleises vorläufig in das Geleise IV der Südbahnstation S. Michele erfolgen soll, als Provisorium bis längstens August 1906 genehmigt. [E.-M.-Z. 31.033.]

Bukowinaer Lokalbahnen (Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra mit der Abzweigung Pożoritta-Louisenthal). (Bauvergebung des Flügels Pożoritta-Louisenthal.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Juni die Vergebung der Herstellung des Flügels Pożoritta-Louisenthal an die Bauunternehmung Karl und Emanuel Tauber in Czernowitz genehmigt. [E.-M.-Z. 27.189.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlösung der Lokalbahn Postelberg-Laun durch den Staat.) In Gemäßheit der im Artikel XIV des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, erteilten Ermächtigung wurde zufolge des zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium im Namen der Regierung einerseits und der Aktiengesellschaft Lokalbahn Postelberg-Laun anderseits abgeschlossenen Übereinkommens ddo. Prag, 13. Juni 1905/Wien, 4. Juli 1905, das gesamte Unternehmen der Lokalbahn Postelberg-Laun, und zwar rückwirkend vom 1. Jänner 1905 an, vom Staate eingelöst. Demzufolge wird der Betrieb der gedachten Lokalbahn vom erwähnten Zeitpunkte an von der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag für eigene Rechnung des Staates geführt.

[E.-M.-Z. 30.217.]

Ausland.

England. (Steigerung des Personenverkehres der Eisenbahnen in der Zeit von 1861—1901.) Während im Jahre 1861 der Personenverkehr des gesamten Bahnnetzes Englands ein Reinerträgnis von Pfd. St. 9,946.478 ergab, belief sich dieses mit Ende 1901 auf Pfd. St. 31,452.567. Dasselbe hat sich sohin innerhalb 40 Jahren mehr als verdreifacht. An dieser Steigerung partizipierten vor allem die Einnahmen nach Reisenden III. Klasse (von 3,535.127 im Jahre 1861 auf 24,524.219 im Jahre 1901), während in demselben Zeitraume die Einnahmen nach Fahrkarten ohne Begünstigung (ordinary passengers) der I. Klasse nur um Pfd. St. 247.943 sich erhöhten und jene nach Fahrkarten II. Klasse sogar um Pfd. St. 627.096 geringer waren. Das Ergebnis hinsichtlich der Fahrkarten I. Klasse muß umso befremdender erscheinen, als die Vermehrung des allgemeinen Wohlstandes in den letzten Dezennien eine bedeutendere Zunahme von Reisenden dieser Klasse gerechtfertigt hätte erscheinen lassen. Die Verringerung der Einnahmen nach Karten II. Klasse ist vorzugsweise dem Umstande zuzuschreiben, daß bei einer Anzahl von Bahnen, und zwar speziell im Lokalverkehre, nur Karten I. und III. Klasse zur Ausgabe gelangten. Wenn die Gesamteinnahme nach Karten I. Klasse im Jahre 1901 gegen 1861 von Pfd. St. 2,800.310 auf Pfd. St. 4,101.894 sich gehoben hat, so ist die Ursache hierfür außer dem immer mehr zunehmenden Komfort, welcher den Reisenden dieser Klasse geboten wird, der stets größere Ausdehnung gewinnenden Ausgabe von Saison-, temporären Abonnements- etc. Karten zuzuschreiben. Die Beteiligung der einzelnen Wagenklassen an dem Personenverkehre war in den Jahren 1861 und 1901 die folgende:

I. Klasse	1861	1901
	Pfd. St.	Pfd. St.
Gewöhnliche Karten . .	2,676.354	2,924.297
Saison- und Zeitkarten .	123.956	1,177.597
Totale . . .	2,800.310	4,101.894

II. Klasse	1861	1901
	Pfd. St.	Pfd. St.
Gewöhnliche Karten . .	3,489.971	2,862.875
Saison- und Zeitkarten .	98.631	1,035.896
Totale . . .	3,588.602	3,898.771

	Jahr	Anzahl der Reisenden	Einnahmen Pfd. St.
I. Klasse	1861	18,058.410	2,676.354
	1901	27,263.090	2,924.297
II. Klasse	1861	45,357.582	3,489.971
	1901	65,226.964	2,862.875
III. Klasse	1861	82,381.380	3,535.127
	1901	928,688.796	24,524.219
Saison- und Zeitkarten	1861	—	245.026
	1901	1,740.972	3,141.176

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 12. bis 25. Juli 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

12. Juli, *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

13. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola[1], Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

14. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Leda", Kapitän N. Fonda, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

15. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Almissa", Kapitän S. Cliunak, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

18. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Kapitän M. A. Tarabocchia, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

19. Juli, *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän D. Cosulich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

20. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

21. Juli, *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Thetis", Kapitän N. Tomanovich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

22. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

25. Juli *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän N. Fonda, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lusingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 90·—.

Venedig.

13. Juli, Dampfer „Espero", Kapitän G. Boccalari
17. „ Dampfer „Espero", Kapitän G. Boccalari
20. „ Dampfer „Espero", Kapitän G. Boccalari
24. „ Dampfer „Espero", Kapitän G. Boccalari
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

16. Juli, um 8 Uhr früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus.
23. „ um 8 Uhr früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus.

Levante und Mittelmeer.

13. Juli, um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi.

13. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Bucovina", Kapitän E. Mecozzi, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

16. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Achille", Kapitän A. Bartole, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Rizeh.

18. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Styria", Kapitän G. Burgstaller, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santà Maura und Prevesa.

20. Juli, um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Imperator", Kapitän F. Mosca, mit Berührung von Brindisi.

20. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Salzburg", Kapitän G. Berguglian, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

23. Juli, um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Ettore", Kapitän G. Grando, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Rizeh.

25. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Carniolia", Kapitän A. de Petris, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

25. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Maria Teresa", Kapitän G. Knezevich, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

Ostindien, China und Japan.

12. Juli, um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Vindobona", Kapitän B. Cobol, [von Fiume†) am 7. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Silesia", Kapitän L. de Stabile, [von Fiume †) am 22. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Juli, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Bohemia", Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume †) am 25. Juli] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabay und Durban.

Brasilien.

1. August, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Istria", Kapitän D. Dabovich, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 5. Juli d. J. dem beim Eisenbahnministerium in Verwendung stehenden Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Karl Mildner anläßlich der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rates allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Amtsleiter Bezirksoberkommissär Franz Blažek in Kamenitz mit den Funktionen eines Regierungskommissärs in Gemäßheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 27. Dezember 1904, R.-G.-Bl. Nr. 168, bildende Lokalbahn von Neuhaus nach Wobratein betraut.

[E.-M.-Z. 22.786.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Juni 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	3672·20	408·25	1085·99	2994·46
Roggen	2044·70	454·00	2162·61	336·09
Gerste	357·31	—	684	350·47
Hafer	591·71	506·10	847·71	250·10
Mais	3943·25	157·05	1519·72	2580·58
Mehl	1192·70	875·40	946·41	1121·69
Wein	6604·13	439·34	680·81	6362·66
Verschiedene . . .	1823·66	655·42	897·06	1582·02
Zusammen .	20229·66	3495·56	8147·15	15578·07
Versicherungswert K	632.000	76.800	185.600	523.200

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	27	3	5	25
Versicherungswert K	197.700	23.400	61.300	155.800
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswert K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der Frachtsätze im Verkehre zwischen den Stationen der Boldvavölgyer, Karczag-Tiszafüreder, Kecskemét-Füllöpszállaser, Nógrádvármegyeer und Garam-Berzencze—Lévaer Lokaleisenbahnen einerseits und österreichischen Stationen anderseits.

Infolge der mit 22. Juni 1905 eingetretenen Steuerpflicht der Boldvavölgyer, Karczag-Tiszafüreder, Kecskemét-Füllöpszállaser, Nógrádvármegyeer Lokaleisenbahnen, ferner der mit 25. Juni 1905 eingetretenen Steuerpflicht der Garam-Berzencze—Lévaer Lokaleisenbahn sind die in den nachstehend angeführten Tarifen und Anhängen im Verkehre zwischen den Stationen dieser Lokalbahnen einerseits und österreichischen Stationen anderseits enthaltenen direkten Frachtsätze mit sofortiger Gültigkeit um nachstehende Frachtzuschläge zu erhöhen, und zwar:

1. Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903.

Von oder nach	Nach oder von	Eilgüter			Frachtgüter								
		gewöhnliche	ermäßigte	besonders ermäßigte	sperrige	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
		Frachtzuschläge für 100 kg in Heller											
Stationen der Boldvavölgyer Lokaleisenbahn.													
Boldva	Wien K.F.N.B., Wien St.E.G., Floridsdorf K.F.N.B., Stadlau St.E.G. etc.	4	3	3	2	3	2	1	.	.	1	.	1
Boldva-Vendégi		16	12	9	9	6	5	3	2	2	3	2	1
Edelény		7	5	5	4	3	2	1	1	1	1	1	1
Finke		7	5	4	3	3	3	1	1	1	1	1	1
Nádaska		15	12	8	8	6	5	3	2	2	3	2	2
Szalonna		11	9	6	6	4	3	2	2	1	2	1	1
Szendrö		10	7	6	5	4	4	2	1	1	1	1	1
Szendrö-Lád		8	6	5	4	4	3	2	1	1	2	1	.
Szilas		14	11	8	8	5	4	3	2	2	2	2	1
Szin		12	9	7	7	5	4	3	2	2	2	2	1
Torna (K. T. H. é. v.)		16	13	9	9	6	5	4	2	2	3	2	2
Stationen der Garam-Berzencze—Lévaer Lokaleisenbahn.													
Garam-Szt. Benedek		6	4	4	3	3	2	2	1	.	1	.	.
Garam-Szt. Kereszt		14	11	7	8	5	5	3	3	2	3	2	2
Geletnek-Szklenó		12	10	7	7	5	4	3	2	2	2	2	2
Nagy-Koszmály		3	3	3	2	2	1	1	1	.	1	.	.
Rudnó		8	6	5	5	3	3	2	2	1	2	1	1
Szénásfalu-Vihnye		12	9	6	6	5	4	3	2	1	2	1	1
Ujbánya		7	6	4	5	3	2	2	1	1	1	1	1
Zsarnócza		10	8	6	6	4	3	3	2	1	2	1	1
Stationen der Karczag-Tiszafüreder Lokaleisenbahn.													
Karczag-Vásártér		.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	1
Kunmadaras		5	5	3	3	2	2	.	1	1	2	1	1
Tiszaszentimre		6	4	4	3	3	2	1	1	1	1	1	.
Tiszaszöllös		4	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1904.

Von oder nach	Nach oder von	Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermäßigte	Eilgüter: besonders ermäßigte	Frachtgüter: sperrige	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarife 1	Spezialtarife 2	Spezialtarife 3
		Frachtzuschläge für 100 kg in Heller											
Stationen der Kecskemét-Fülöpszálláser Lokaleisenbahn.	Wien K.F.N.B., Wien St.E.G., Floridsdorf K.F.N.B, Stadlau St.E.G. etc.												
Ágasegyháza		6	4	4	3	3	2	2	1	.	2	.	.
Helvetia		5	3	3	5	2	3	1	1	1	1	1	1
Izsák		3	3	3	2	2	1	1	1	.	1	.	.
Kerekegyháza.		7	5	5	4	3	2	2	1	1	2	1	1
Uzovics		3	3	2	2	1	1	1	.	1	1	1	1
Stationen der Nógráder Lokaleisenbahn.													
Acsa-Kürt		5	2	2	3	3	2	1	.	1	.	1	.
Becske.		2	1	1	1	1	.	.	1	.	1	.	.
Guta		3	2	2	2	2	1	1	.	1	.	1	.
Ipoly-Tarnócz		5	2	2	3	3	2	1	.	1	1	1	.
Litke		5	2	2	3	3	2	1	.	1	1	1	.
Mácsa		1	.	.	1	.	1	.	1	.	1	1	.
Mohora		2	1	1	1	1	.	.	1	.	1	.	.
Nagyszécsény.		2	1	1	1	1	.	.	1	.	1	.	.
Nándor		2	1	1	1	1	.	.	1	.	1	.	.
Nógrád-Kövesd		3	2	2	2	2	1	1	.	1	.	1	.
Nógrád-Ludány		3	2	2	2	2	1	1	.	1	.	1	.
Rapp		6	3	3	4	3	2	1	1	1	2	1	.
Ráros-Szakal		3	2	2	2	2	1	1	.	1	.	1	.
Szügy		1	.	.	1	.	1	.	1	.	1	.	.
Tóth-Györk.		6	3	2	4	1	1	.	1	1	1	1	.
Trázs		1	.	.	1	.	1	.	1	.	1	.	.
Losoncz M.Á.V.		7	3	3	5	4	3	2	1	1	1	1	1

2. Tarif, Teil II, Heft 6, vom 1. Jänner 1904.

Von	Nach	Frachtzuschläge in Heller pro 100 kg zu dem obbezeichneten Tarife unter Rubrik d enthaltenen Frachtsätzen nach dem Normalgewichte
Stationen der Boldvavölgyer Lokaleisenbahn.	Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Wien St. Marx etc.	
Edelény		2
Nádaska		5
Szalonna		3
Szendrö		4
Szin		4
Torna K. T. h. é.v.		5
Stationen der Garam-Berzencze—Lévaer Lokaleisenbahn.		
Garam-Szt. Kereszt		5
Geletnek-Szklenó		4
Nagy-Koszmály		1
Ujbánya		2
Zsarnócza		3
Stationen der Karczag-Tiszafüreder Lokaleisenbahn.		
Kunmadaras		2
Tiszaszentimre		2
Tiszaszöllös		2
Stationen der Kecskemét-Fülöpszálláser Lokaleisenbahn.		
Izsák		1
Kerekegyháza		2
Stationen der Nógráder Lokaleisenbahn.		
Nógrád-Kövesd		1
Rapp		2
Ráros-Szakal		1
Tóth-Györk		1

3. Kartierungsfrachtsätze vom 1. Jänner 1904.

Von oder nach	Nach oder von	Eilgüter			Frachtgüter								
		gewöhnliche	ermäßigte	besonders ermäßigte	sperrige	Klasse		Wagenladungsklasse			Spezialtarif		
						I	II	A	B	C	1	2	3
		Frachtzuschläge pro 100 kg in Heller											
Stationen der Boldvavölgyer Lokaleisenbahn.	Wien K.F.N.B., Wien St.E.G., Floridsdorf K.F.N.B., Stadlau St.E.G. etc.												
Boldva		4	3	3	2	3	2	1	.	.	1	.	1
Boldva-Vendégi		16	12	9	9	6	5	3	2	2	3	2	1
Edelény		7	5	5	4	3	2	1	1	1	1	1	1
Finke		7	5	4	3	3	3	1	1	1	1	1	1
Nádaska		15	12	8	8	6	5	3	2	2	3	2	2
Szalonna		11	9	6	6	4	3	2	2	1	2	1	1
Szendrő		10	7	6	5	4	4	2	1	1	1	1	1
Szendrő-Lád		8	6	5	4	4	3	2	1	1	2	1	.
Szilas		14	11	8	8	5	4	3	2	2	2	2	1
Szin		12	9	7	7	5	4	3	2	2	2	2	1
Torna (K. T. h. é. v.)		16	13	9	9	6	5	4	2	2	3	2	2
Stationen der Karczag-Tiszatüreder Lokaleisenbahn.													
Karczag-Vásártér		.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	1
Kunmadaras		5	5	3	3	2	2	.	1	1	2	1	1
Tiszaszentimre		6	4	4	3	3	2	1	1	1	1	1	.
Tiszaszőllős		4	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Stationen der Kecskemét-Fülöpszálláser Lokaleisenbahn.													
Ágasegyháza		6	4	4	3	3	2	2	1	.	2	.	.
Helvetia		5	3	3	5	2	3	1	1	1	1	1	1
Izsák		3	3	3	2	2	1	1	1	.	1	.	.
Kerekegyháza		7	5	5	4	3	2	2	1	1	2	1	1
Uzovics		3	3	2	2	1	1	1	.	1	1	1	1
Stationen der Nógráder Lokaleisenbahn.													
Acsa-Kürt		5	2	2	3	3	2	1	.	1	.	1	.
Becske		2	1	1	1	1	.	.	1	.	1	.	.
Guta		3	2	2	2	2	1	1	.	1	.	1	.
Ipoly-Tarnócz		5	2	2	3	3	2	1	.	1	1	1	.
Litke		5	2	2	3	3	2	1	.	1	1	1	.
Mácsa		1	.	.	1	.	1	.	1	.	1	1	.
Mohora		2	1	1	1	1	.	.	1	.	1	.	.
Nagyszécsény		2	1	1	1	1	.	.	1	.	1	.	.
Nándor		2	1	1	1	1	.	.	1	.	1	.	.
Nógrád-Kövesd		3	2	2	2	2	1	1	.	1	.	1	.
Nógrád-Ludány		3	2	2	2	2	1	1	.	1	.	1	.
Rapp		6	3	3	4	3	2	1	1	1	2	1	.
Ráros-Szakal		3	2	2	2	2	1	1	.	1	.	1	.
Szügy		1	.	.	1	.	1	.	1	.	1	.	.
Tóth-Györk		6	3	2	4	1	1	.	1	1	1	1	.
Trázs		1	.	.	1	.	1	.	1	.	1	.	.
Losoncz M.Á.V.		7	3	3	5	4	3	2	1	1	1	1	1

4. Anhang zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 4.

Post-Nummer	Artikel	Von	Nach	Frachtzuschläge für 100 kg in Heller
15	Chamotte, Chamottemehl	Lužna-Lischan	Garam-Berzencze . . . . . . Losoncz	2 1
	Chamotteziegel etc.		Garam-Berzencze . . . . . . Losoncz	2 1
	Chamottemörtel etc.		Garam-Berzencze . . . . . . Losoncz	2 1
	Klinkersteine		Garam-Berzencze	1
	Fliesen, unglasiert, etc.		Garam-Berzencze	2
	Pflasterplatten etc.		Garam-Berzencze . . . . . . Losoncz	2 1
	Ofenkacheln etc.		Garam-Berzencze . . . . . . Losoncz	3 1
16	Backsteine und Ziegel etc.	Dobrzan . . . . Nürschan	Losoncz . . . . Losoncz	1 1
41	Eisen der Pos. E—5	Annathal-Rothau . . . . Neudeck	Losoncz . . . . Losoncz	2 1 2 1
43	Eisenblech etc.	Annathal-Rothau . . . . Neudeck	Losoncz . . . . Losoncz	1 1
129	Mörtel etc.	Dobrzan . . . . Nürschan	Losoncz . . . . Losoncz	1 1
172	Ton etc.	Zliw	Losoncz	1
179	Ton, roh, etc.	Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Losoncz	1
206 Nachtrag I	Eilgüter etc.	Lieben (Ö.N.W.B. und St.E.G.) oder vice versa	Garam-Berzencze	17
224 Nachtrag I	Steine etc.	Garam-Szt. Kereszt	Lieben (Ö.N.W.B. und St.E.G.)	1
255 Nachtrag II	Wein in Fässern etc.	Helvetia . . . . Losoncz	Klosterneuburg-Weidling	2 1 1 2 2 1

5. Anhang zu dem Tarife, Teil II, Heft 3.

Post-Nummer	Artikel	Von	Nach	Frachtzuschläge für 100 kg in Heller
29	Emailgeschirre von Stahlblech	Losoncz	Wien	2
32	Geflügel	Izsák	Wien, Stadlau, Floridsdorf . .	3
34	Glasscherben etc.	Wien	Losoncz . . . . Rudnó	1 1
41	Holz etc.	Zsarnócza	Wien, Stadlau, Floridsdorf . .	1
131 Nachtrag II	Wein etc.	Losoncz	Wien	2 2 1
153 Nachtrag III	Holzkohle etc.	Geletnek-Szklenó . . . . . . Rudnó . . . . Szénásfalu-Vihnye . . . . . Ujbánya . . . . Zsarnócza	Wien	2 1 1 1 1
42	Holz etc.	Szendrö	Wien, Stadlau, Floridsdorf . .	3
99 Nachtrag III	Brennholz etc.	Zsarnócza	Wien, Stadlau, Floridsdorf . .	1
153 Nachtrag III	Holzkohle etc.	Geletnek-Szklenó . . . . . . Rudnó . . . . Szénásfalu-Vihnye . . . . . Ujbánya . . . . Zsarnócza	Stadlau, Floridsdorf	2 1 1 1 1
		Zsarnócza	Heiligenstadt	1

Post-Nummer	Artikel	Von	Nach	Frachtzuschläge für 100 kg in Heller
165 Nachtrag III	Schafkäse	Losoncz	Wien . . . . Stadlau, Floridsdorf	3 3
168 Nachtrag III	Wein etc.	Helvetia	Wien	2 | 1 | 1
169 Nachtrag III	Wein etc.	Helvetia . . . . Losoncz	Stadlau, Floridsdorf	2 | 1 | 1 2 | 2 | 1

Wien, am 1. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [975]

Direkter Güterverkehr mit der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages 1 zum Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. September 1905 gelangt der Nachtrag 1 zu dem Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, für direkten Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter im Verkehre mit Alt-Ehrenberg, Gärten, Nixdorf-Mitte und Zeidler, für Zucker in diversen Relationen und Änderungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den unterzeichneten Verwaltungen und beteiligten Stationen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 12. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.490/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
gleichzeitig im Namen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [976]

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages IX zum Tarife.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 gelangt zu dem vom 1. November 1900 gültigen Ausnahmetarife für obgenannten Kohlenverkehr der Nachtrag IX zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Änderung von Stationsnamen.
II. Änderung, bezw. Ergänzung der Tarifbestimmungen.
III. Änderung, bezw. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandsstationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.
IV. Abgeänderte und neue Stationstarife.
V. Ergänzung, bezw. Abänderung des Kilometerzeigers.
VI. Druckfehler-Berichtigung.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie bei den beteiligten Stationen zu erhalten.

Wien, am 14. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.449/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [977]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgüterverkehr.

Einführung einer Überführungsgebühr für Kohlen, mineralische.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, gelangt für die Überführung von Kohlen, mineralischen, vom Johann Liebig-Schachte bei Teplitz-Waldthor zu den mit dieser Station durch ein Industriegeleise verbundenen Fabriken der Firma S. Fischmann Söhne eine Überführungsgebühr von 70 Heller pro Tonne zur Anwendung.

Wien, am 14. Juli 1905. E.-M.-Z. 31.080/05.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [978]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V zum Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. Juli 1902.

Am 1. August 1905 tritt zum Tarifheft 3 ein Nachtrag V in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue und geänderte Frachtsätze des Klassentarifes und der Ausnahmetarife.

Druckstücke des Nachtrages sind zum Preise von 10 Pfg., bezw. 12 Heller bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Wien, am 12. Juli 1905. Ö.N.W.B. Z. 72.661/05.

Österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII 1905. [979]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Wagenladungsfrachtsatzes für Schwefel etc. von Triest nach Semil.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Semil (S.N.D.V.B.) in den Ausnahmetarif IX (für Schwefel und Schwefelblüte) des Tarifes, Teil II, Heft 3, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband mit dem Frachtsatze von 302 Heller für 100 kg einbezogen.

Wien, am 11. Juli 1905. S.B. Z. 7384-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [980]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Borax und Chilisalpeter.

Mit Gültigkeit vom 30. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Für Artikel (als Frachtgut)	Von	Nach	Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg	Anmerkung
			Heller pro 100 kg	pro Frachtbrief und Wagen	pro Frachtbrief und Wagen	
Borax (Tinkal)	Brünn (St.E.G. und K.F.N.B.)	Ligetfalu (Westung. L.B.)	213	204 *)	196 *)	*) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger
Chilisalpeter (roher Natronsalpeter)	Brünn (St.E.G. und K.F.N.B.)	Ligetfalu (Westung. L.B.)	213	145 *)	83 *)	

Wien, am 12. Juli 1905. S.B. Z. 8129-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. 981]

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Berichtigungen des vom 1. August 1905 gültigen Nachtrages I zum Tarife, Teil I, Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 sind im vorbezeichneten Nachtrage auf den Seiten 14 und 16 hinsichtlich der Position E – 6 in den Rubriken „Artikel" und „Articles" die Bezeichnungen der Unterabteilungen wie folgt zu ändern:

Anstatt der Ziffer „2" ist der Buchstabe „b", anstatt der Ziffer „3" ist der Buchstabe „c" und anstatt der Ziffer „4" ist der Buchstabe „d" zu setzen.

Wien, am 11. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [982]

Umschlagsverkehr via Wien (Donauuferbahnhof).

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 tritt zum Tarife für den Umschlagsverkehr via Wien (Donauuferbahnhof) vom 1. August 1902 Nachtrag II in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. Juli 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [983]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung der Station Bielefeld Ost in die Tarife.

Am 31. Juli 1905 wird der Hauptbahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr (mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke) geschlossen. Gleichzeitig wird der an der Bahnstrecke Lage—Bielefeld zwischen den Stationen Bielefeld und Hillegossen gelegene Bahnhof Bielefeld Ost für den Wagenladungsverkehr von und nach Bielefeld eröffnet. Der Stückgutverkehr verbleibt auf dem Hauptbahnhofe in Bielefeld.

Die gegenwärtig in den Verbandstarifen vorgesehene Station Bielefeld führt die Bezeichnung „Bielefeld (Hauptbahnhof)".

Die Frachtsätze für Bielefeld (Hauptbahnhof) gelten bis auf weiteres auch für Bielefeld Ost.

Wien, am 11. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.357/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [984]

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Richtigstellung einer Kundmachung.

In der Kundmachung [928] im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 78 vom 8. Juli 1905 ist im 1. Absatze, 3. Zeile von unten, anstatt „Abteilung II A 6" zu setzen: „Abteilung II A b".

Wien, am 12. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.897/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [985]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen in Ergänzung der Abteilung VI des Ausnahmetarifes Nr. 20 (Eisen und Stahl u. s. w.) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Aßling Abteilung VI a	VI b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Achdorf	1·26	1·38
Deggendorf	1·22	1·34
Donauwörth	1·55	1·65
Erding	1·30	1·42
Freising	1·34	1·46
Hausham	1·34	1·43
Immenstadt	1 66	1·76
Ingolstadt Nordbahnhof	1·51	1·61
Landau a. I. Bhf.	1·23	1·35
Landau a. I. Stadt	1·25	1·37
Miesbach	1·32	1·41
Mindelheim	1·51	1·62
Mühldorf	1·15	1·27
München-Mittersendling	1·34	1·44
Murnau	1·49	1·59
Neuburg a. d. Donau	1·55	1·65
Neumarkt a. R.	1·18	1·30
Penzberg	1·46	1·56
Pocking	1·17	1·29
Puchheim	1·36	1·46
Schrobenhausen	1·53	1·63
Vilshofen	1·13	1·25
Weilheim	1·44	1·54
Zwiesel	1·32	1·44

Wien, am 12. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.374/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [986]

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Tarif vom 1. November 1901.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Hauenstein-Warta (B.E.B.) mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 28 (Mineralwasser) einbezogen:

Nach und von	Hauenstein-Warta Mark pro 100 kg
Frankfurt a. M. (Hafen) Frankfurt a. M. Hauptbhf. trans.	1·80
Gustavsburg trans.	1·89
Mainz Hafen Kastel Hafen	1·91
Mannheim trans. Ludwigshafen a. Rh. trans.	1·98

Für direkt von Hauenstein-Warta abgefertigte Sendungen werden beim Nachweis der überseeischen Ausfuhr folgende Beträge rückvergütet:

Im Verkehre mit	Mark für 100 kg
Frankfurt a. M. transit und Hafen	0·26
Gustavsburg transit	0·28
Mainz Hafen, Kastel Hafen	0·29
Mannheim transit, Ludwigshafen a. Rh. transit	0·30

Wien, am 11. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.256/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905. [987]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt für die frachtgutmäßige Beförderung von Tonwaren, und zwar: Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren (auch Drainröhren), hohl gearbeitete Steine zu Durchlässen, Tonballons, leere, Tonknöpfe, lose, auch auf Drahtgitter angebracht, zum Befestigen von Verputz, sowie Retorten, ferner von Chamotte (gebrannter feuerfester Ton, auch gebrannter Schieferton) in Stücken oder Brocken, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Wildstein k.k.St.B. nach Salzburg B.St.B./k.k.St.B. ein Frachtsatz von 132 Heller für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 13. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.385/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 81 v. 15./VII 1905. [988]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

12. Juli. Infolge Streifung zweier Güterzüge in der Station Wald der Linie Amstetten—Klein-Reifling—Selzthal—Pontafel wurde der Verkehr auf der bezeichneten Linie in der Station Wald unterbrochen. Hierdurch erlitten Schnellzug Nr. 901 und Personenzug Nr. 925 eine Verspätung von 3 Stunden, Schnellzug Nr. 902 eine Verspätung von 4 Stunden 40 Minuten.

Ausland.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil 2, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Oktober 1900. (Nachtrag V.) Am 1. Juli 1905 gelangte der Nachtrag V zur Einführung. Er enthält u. a. Tarifentfernungen für die neu einbezogenen württembergischen Stationen Eppingen, Jaxtfeld, Immendingen, Villingen, sowie für die schlesischen Stationen Koschentin, Kostuchna, Meffersdorf und Peiskretscham, Aufhebung der bisherigen Entfernungen für Adelsheim Bad. B. und mit Gültigkeit vom 15. August 1905 erhöhte Entfernungen für Adelsheim Württ. B., ferner Erweiterung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 für Garne aller Art u. s. w.

Vor Gebrauchnahme des Nachtrages ist auf Seite 15 das bei der Station Kostuchna angebrachte Zeichen ⊙, sowie die am Fuße der Seite angebrachte Bemerkung:

„⊙ Gültig vom Tage der Betriebseröffnung an"

zu streichen.

Der Nachtrag kann beim Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zum Preise von 15 Pfg. das Stück bezogen werden.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1359	V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** / beteiligten Verwaltungen	Brennholz und Sägeabfallholz, nur als Brennholz verwendbar, bis zu 1 Meter Länge	Bur-Szent Miklós Detrekö-Csötörtök Királymajor Kutti Maria-Sasvár Nádas-Szomolány Nagy-Lévard Nyitra-Jablonicz Szenicz Székelyfalu-Burszent-György	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903	Verschieden	47 34 49 41 47 54 36 54 51 41	Verschieden	Im Kartierungswege		
1360	V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** / beteiligten Verwaltungen	Brennholz und Sägeabfallholz, nur als Brennholz verwendbar, bis zu 1 Meter Länge	Torna	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Kartierungsfrachtsätze vom 1. Jänner 1904		137 Heller		Im Kartierungswege		
1361	V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** / beteiligten Verwaltungen	Rübenschnitze der Zuckerfabrikation, mit Ausnahme der gedörrten und getrockneten	Angern	Récse	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Besteht kein direkter Frachtsatz	20 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1362 V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Gips der Pos. G—8 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Máramaros-Sziget	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903	Verschieden	143 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
1363 V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holzkohle, gemahlene oder körnige	Garam-Szt. Kereszt	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3	Verschieden	Heller 101	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Stadlau und Floridsdorf					100				
					Heiligenstadt					109				
1364 V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Brandeis a. A. St.E.G.	Deutsch-Gabel A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife		Heller 109		Im Kartierungswege		Die mit Kundmachung [788] im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 68 vom 15. Juni 1905 eingeführten Frachtsätze für gleiche Sendungen treten unter einem — als gegenstandslos — außer Kraft
				Geiersberg Ö.N.W.B.						92				
				Lititz a. A. Ö.N.W.B.						89				
				Senftenberg Ö.N.W.B.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1365 V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Sajó-Ecseg trs Szalonna Szin	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Kartierungs-Frachtsätze vom 1. Jänner 1904, bezw. Lokaltarife	Verschieden	123 148 152	Verschieden	Im Kartierungswege		Der Frachtsatz für Sajó-Ecseg transit findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von Stationen der Boldvavölgyer Lokaleisenbahn und von der Station Torna der Kassa-Tornaer Lokaleisenbahn stammen und in diesen Stationen mit direkten Frachtbriefen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf zur Aufgabe gelangen
1366 V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Güter des Spezialtarifes 1	Török-Szent-Miklós	Mauth	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	338 Heller		Im Kartierungswege		
1367 V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 7989-C I/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schwefelkies	Fiume Triest	Lanzendorf-Rannersdorf (St.E.G.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1 und 2	Bezügliche direkte Frachtsätze bestehen nicht	140 Heller 184 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1368 V.-Bl. Nr. 81 v. 15./VII 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 9917/05	beteiligten Verwaltungen	**Glas,** und zwar: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flußstücken und Stangen, Calcinith (Calcinglas), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln (mit Ausnahme von geschliffenen Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben), ferner rohe Glasfliesen, auch mit Drahteinlagen; **Hohlglaswaren** aller Art, auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz, oder in Geflechten (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschließlich Demyohns)	Samechow	Bodenbach/Tetschen B.N.B. transit	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen a) unter 5000 kg, b) von mindestens 5.000 kg, c) „ „ 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen	vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Besteht kein direkter Tarif		a) 154 Pfennig **) b) 131 Pfennig c) 88 Pfennig		Im Kartierungswege *)		

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Stettin, Bremen, Bremerhaven, belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Bodenbach B.N.B. transit oder nach Tetschen B.N.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze im Rückvergütungswege Anwendung, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Stettin, Bremen, Bremerhaven, belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird und außer diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden, welche Dokumente bei der Direktion der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn oder bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag längstens bis 31. März 1906 erliegen müssen. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiterbefördert werden. Im letzteren Falle muß jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, daß die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schließlich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Glassendungen nachweislich teils per Elbe nach Hamburg, teils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiterbefördert werden.

**) Dieser Frachtsatz hat für Hohlglaswaren aller Art etc., in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, resp. Tiefe verpackt, keine Gültigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1369	V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 30.807/05	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Haiding	Aschach a. d. Donau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Wiederaufbaue der abgebrannten Holzschleiferei in Obermühl a. D. bestimmt sein	**vom 20. Juli 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905**	**Lokaltarif**	**13 Heller**	**8 Heller**	**5 Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen durch den Reklamanten als Empfänger an die k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1906 erliegen müssen**	
1370	V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 28.999/05	Lokalbahn Triest-Parenzo	Frachtgüter der 1. Stückgutklasse 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse 3. ermäßigten Wagenladungsklasse a 4. " " b	Parenzo **oder umgekehrt**	**Visignano** **S. Domenica** **Visinada** **Montona** **Bagni S.-Stefano-Levada** **Grisignana** **Buje** **Sicciole** **S. Lucia-Portorose** **Isola** **Capodistria** **Dekani**	**Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**vom 20. Juli 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905**	**Lokalgütertarif**	**Verschieden**	**Heller** (1. / 2. / 3. / 4.) 30 / — / — / — 30 / — / — / — 40 / — / — / — 40 / 40 / 40 / — 55 / 55 / — / — 110 / 60 / 60 / 60 110 / 60 / 60 / 60 126 / 70 / 70 / 70 126 / 70 / 70 / 70 126 / 70 / 70 / 70 126 / 70 / 70 / 70 126 / 70 / 70 / 70	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
1371	V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 11.459/05	Lokalbahnen Zlonitz-Hospozin und Raudnitz-Hospozin	Kohle, mineralische	Obergeorgenthal Eisenberg	Hracholusk a) Hracholusk und b) Klenč	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1905**	**Lokalgütertarif**	**Heller pro Tonne** 570 ad a) 590 ad b) 570	560 560	10 ad a) 30 ad b) 10	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1372	V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 3087/05	beteiligten Verwaltungen	a) Zucker der Pos. Z—15 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation; b) Zucker der Pos. Z—15 b), c) und d) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Maxing transit oder umgekehrt	Wien-Donaukaibahnhof Wien-Lagerhaus Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Wiener Überfuhrstarif, gültig vom 1. Juli 1903		ad a) b) 24 — 17 17 17 17		Im Kartierungswege		
1373	V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Hülsenfrüchte aus Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	den im Tarife, Teil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, gültig vom 1. Jänner 1905, angeführten galizischen und Bukowinaer Stationen	Wien-Freilager am Schüttel	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, gültig vom 1. Jänner 1905, bezw. Wiener Überfuhrstarif, gültig vom 1. Juli 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Die im Verkehre nach Wien Nordbahnhof und Staatsbahnhof gültigen Frachtsätze des Spezialtarifes 1, bezw. Ausnahmetarifes XVII aus dem in der nebenstehenden Rubrik 8 bezeichneten Tarife für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, erhöht um 6 Heller für 100 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1374 V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Göding	Holics loko	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut. Die Sendungen müssen in Holics mittels Straßenfuhrwerkes abgeführt werden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Tarif zwischen der Lokalbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft vom 1. Oktober 1898	15 Heller	10·3 Heller	4·7 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Auf denselben muß von der Station Holics bestätigt sein, daß die Sendungen mittels Straßenfuhrwerkes abgeführt wurden. Eventuell können auch die bezeichneten, dieser Bestätigung entbehrenden Frachtbrief-Duplikate nebst den zugehörigen, die fragliche Bestätigung tragenden Frachtbriefen vorgelegt werden. Die beigebrachten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
			Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7	Holics loko	Göding loko	Die Sendungen müssen in Holics mit Straßenfuhrwerk zugeführt und in Göding mittels Straßenfuhrwerkes oder Schleppbahn abgeführt werden			15 Heller	10·3 Heller	4·7 Heller		**Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Auf denselben muß von der Station Holics bestätigt sein, daß die Sendungen mittels Straßenfuhrwerkes zugeführt wurden. Weiters müssen dieselben die Bestätigung der Station Göding tragen, daß die Transporte mittels Straßenfuhrwerkes oder Schleppbahn abgeführt wurden. Die beigebrachten Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt**	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1375	**Südbahn-Gesellschaft** S. B. Z. 8054-C I/05 V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Belišće (Station der Slavonischen Drautalbahn)	Floridsdorf (K.F.N.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Eisenbahnschwellen aus Eichenholz für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverband	Ein direkter Frachtsatz besteht nicht	136 Heller		Im Kartierungswege		Die Kosten der Umladung in Noskovci sind in diesem Frachtsatze inbegriffen
1376	**Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft** V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	beteiligten Verwaltungen	Ausnahmetarif Nr. 10 (Baumwollwaren etc.)	Gaisbach-Wartberg	Linz Umschlagsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Donau-Umschlagsverkehr via Linz, gültig vom 1. Juli 1905	Bestehen keine	26 Centimes Gold		Im Kartierungswege		
			Ausnahmetarif Nr. 10 (Baumwollwaren etc.)			a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				30 Centimes Gold				
			Stückgutklasse II			beliebige Aufgabsmengen				38 Centimes Gold				
1377	**Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft** V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	beteiligten Verwaltungen	Kalisalpeter	Prag	Wien Umschlagsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Österreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg, gültig vom 1. Juni 1905	Besteht keiner	149 Centimes Gold		Im Kartierungswege		Bei Umschlag über Korneuburg kommt die auf Seite 37 des in der Rubrik 8 genannten Tarifes für Wagenladungsgut der Klasse B vorgesehene Frachtkürzung zur Anwendung

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
63 V.-B. Nr. 81 v. 15./VII. 1905	Nr. 120 vom 22. Oktober 1904	2310	Österr. Nordwestbahn		Rohspiritus	Swětla Ö.N.W.B.	Lieben Ö.N.W.B.	Die in Rubrik 13 festgesetzte Vorlagefrist der Frachtdokumente wird bis **Ende Februar 1906 erstreckt**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 82 | **Wien, 18. Juli 1905.** | **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 9. Juni 1905 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrates** unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Leiters des Eisenbahnministeriums **Ludwig Wrba.**

Se. Exzellenz der Herr Leiter des Eisenbahnministeriums eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Hochgeehrte Herren!

Durch die Gnade Sr. Majestät zur Leitung des Eisenbahnministeriums berufen, habe ich die Ehre, die geehrten Mitglieder des Staatseisenbahnrates bei der Wiederaufnahme ihrer statutarischen Tätigkeit aufs herzlichste zu begrüßen.

Indem ich hiermit die heutige Sitzung des Staatseisenbahnrates eröffne, gebe ich der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck, daß die geehrten Herren die reiche Unterstützung, welche mein Herr Amtsvorgänger durch so viele Jahre aus Ihren eifrigen und hingebungsvollen Beratungen für eine zweckmäßige und gedeihliche Lösung der verschiedensten Fragen des Eisenbahnverkehrswesens zu gewinnen vermochte, auch mir in gleicher Weise angedeihen lassen werden.

Ich kann nur die Versicherung beifügen, daß ich meinerseits, wenn mir auch vorerst in mancher Hinsicht die genaue Kenntnis der hier zu behandelnden allgemeinen und besonderen Eisenbahnfragen nicht zur Verfügung steht, wie solche meinen Herrn Amtsvorgänger ausgezeichnet hat, doch pflichtgemäß bemüht sein werde, den Wünschen und Anregungen der geehrten Herren in voller Würdigung ihres Wertes und ihrer Bedeutung innerhalb der Grenzen der sachlichen und insbesondere der finanziellen Möglichkeit Rechnung zu tragen.“

Nach diesen mit lebhaftem Beifalle aufgenommenen Worten gedenkt der Vorsitzende der Verluste, welche der Staatseisenbahnrat seit seiner letzten Tagung durch das Hinscheiden seiner Mitglieder, des Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Troppau Anton Karl Lemach und des Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Budweis Josef Holče, sowie der Ersatzmänner k. k. Sektionschef Dr. Emmerich Meißl und Handelskammermitglied Dr. Eugen Gairinger erlitten hat.

Se. Exzellenz weist darauf hin, daß Handelskammerpräsident Lemach stets mit lebhaftem Eifer an den Beratungen des Staatseisenbahnrates teilgenommen und dessen Verhandlungen durch vielfache eigene, seinen reichen Kenntnissen und Erfahrungen auf kommerziellem Gebiete entspringende Anregungen in hervorragender Weise gefördert habe; ebenso habe Handelskammerpräsident Holče stets mit großer Sachkenntnis und regem Eifer an den Verhandlungen des Staatseisenbahnrates teilgenommen. Der Staatseisenbahnrat werde diesen beiden Mitgliedern, gleichwie den Ersatzmännern Doktor Emmerich Meißl und Dr. Eugen Gairinger, welch letztere bis zu ihrem Ableben nicht in die Lage kamen, an den Verhandlungen des Staatseisenbahnrates

persönlich teilzunehmen, eine pietätvolle Erinnerung bewahren.

Die Versammlung ehrt das Andenken der Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Zu den rein geschäftlichen Mitteilungen übergehend, bringt der Vorsitzende zuvörderst in Ansehung der Personalverhältnisse des Staatseisenbahnrates zur Kenntnis, daß an Stelle des Herrn Josef Holče — über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammer Budweis — Herr Moritz Steindler, Handelskammermitglied in Beneschau, zum Mitgliede ernannt und zu dessen Stellvertreter — über Vorschlag der genannten Kammer — an Stelle des Herrn Wilhelm Holoubek Herr Heinrich Pavlíček, Handelskammermitglied in Moldauthein, bestellt worden sei.

Weiters sei an Stelle des Ersatzmannes Oberstleutnants Edmund Edlen v. Sellner, dessen Mandat infolge anderweitiger militärischer Dienstesbestimmung zur Erledigung gelangte, über Bezeichnung Sr. Exzellenz des Herrn Reichskriegsministers Oberstleutnant Eduard Zanantoni zum Ersatzmanne des Obersten Johann Loebl bestellt worden.

Endlich hätten die Mitglieder Josef Ritter von Basevi und Dr. Rudolf Mayreder ihre Mandate für den Staatseisenbahnrat zurückgelegt, und sei an Stelle des letzteren bereits Herr Julius Axmann, Reichsratsabgeordneter und Gemeinderat der Stadt Wien, zum Mitgliede des Staatseisenbahnrates ernannt und zu dessen Ersatzmann k. k. Regierungsrat Cölestin Rubricius bestellt worden.

Für die Stelle des erstgenannten Mitgliedes habe, da der Mandatsverzicht erst in den letzten Tagen erfolgte, eine Neuernennung noch nicht vorgenommen werden können, und sei daher der bisherige Ersatzmann Basevis einberufen worden.

Ihr Fernbleiben von der Frühjahrssession hätten folgende Mitglieder entschuldigt: die Herren Leopold Baczewski, Lazar Bloch, Dr. Theodor Christomannos, Julius Epstein, Arnold Ganahl, August Ritter v. Gorayski, Alfred Ritter v. Lindheim, Leopold Mauroner, Dr. Friedrich Nitsche, Doktor Friedrich Freiherr v. Raymond, Karl Skibiński, Anton Tscharre und Anton Rudolf Walz.

Im Hinblicke auf diese Absagen, sowie für jene in Erledigung gekommenen Mitgliederstellen, für welche Neuernennungen noch nicht erfolgt sind, seien folgende Ersatzmänner im Sinne der Bestimmungen des § 5 des Statutes für den Staatseisenbahnrat zur Teilnahme an der gegenwärtigen Session einberufen worden: die Herren Stanislaus Ciuchciński, Cäsar Edler v. Combi, Siegfried Karpeles, Bernhard Wachtel, Julius Gaßner, Roman Załoziecki, Heinrich Janotta, Dr. Rudolf Sonndorfer, Dr. Franz Marani, Doktor Stefan Smal-Stocki, Dr. Alois Bauer, Dr. Engelbert Pilz, Stanislaus Kułakowski, Anton Supersberg und Josef Sutter.

Auch von diesen Herren hätten die Handelskammermitglieder Stanislaus Ciuchciński und Bernhard Wachtel, sowie Reichsratsabgeordneter Cäsar Edler v. Combi ihr Fernbleiben von der Session entschuldigt.

Bezüglich des wegen Krankheit entschuldigten Mitgliedes Dr. Theodor Christomannos habe von der Einberufung des Ersatzmannes abgesehen werden müssen, da auch dieser dem Eisenbahnministerium als erkrankt bezeichnet worden sei.

Schließlich bemerkt der Vorsitzende noch, daß diesmal von seiten der Mitglieder Initiativanträge in so übergroßer Zahl eingelangt seien, daß das Eisenbahnministerium, um die Möglichkeit einer wünschenswerten sorgfältigen Durchberatung des vorhandenen Beratungsmateriales in der zur Verfügung stehenden Zeit sicherzustellen, sich genötigt sah, wieder strenger als dies in den letzten Sessionen vielleicht gehalten wurde, die im Statute klar gezogenen Grenzen des Wirkungskreises des Staatseisenbahnrates einzuhalten und unter Zurückgreifung auf denjenigen Vorgang, welcher bereits in der Herbstsession 1898 des Staatseisenbahnrates unter allseitiger Billigung bezüglich der Behandlung von diesen Wirkungskreis überschreitenden Anträgen angenommen wurde, mehrere derartige Anträge nicht in die Tagesordnung dieser Session aufzunehmen. Diese Anträge seien aber bereits der dienstlichen Behandlung im Eisenbahnministerium zugeführt worden und werde denselben die eingehendste Prüfung und Würdigung zuteil werden. Auch sei nicht verabsäumt worden, die Herren Antragsteller sofort über den augenblicklichen Stand der betreffenden Angelegenheiten tunlichst genau zu informieren.

Der Vorsitzende bringt sodann zur Kenntnis, daß sechs geschäftsordnungsmäßig unterstützte Dringlichkeitsanträge eingebracht worden seien, nämlich:

1. ein Antrag der einberufenen Ersatzmänner Doktor Alois Bauer und Franz Staněk, betreffend Einräumung tarifarischer Begünstigungen zur tunlichsten Förderung des Flachsbaues;

2. ein Antrag des Mitgliedes Dr. Stephan Licht, betreffend Einflußnahme auf die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn behufs gründlicher Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Lokalbahn Zauchtel-Bautsch und Beibehaltung des Zugspaares Nr. 3733 und 3734 auf der Lokalbahnstrecke Branowitz—Pohrlitz auch während des Winters;

3. ein Antrag des Mitgliedes Franz v. Pirko, betreffend tägliche Führung des Zuges Nr. 927 in der Strecke Amstetten—Waidhofen a. d. Ybbs auch in den Wintermonaten;

4. ein Antrag des Mitgliedes Ignaz Rußmann, betreffend Späterlegung des Schnellzuges Nr. 3 Wien—Lemberg;

5. ein Antrag desselben Mitgliedes, betreffend Beschleunigung des Zuges Nr. 1061/462 Oświęcim—Skawina—Krakau behufs Herstellung eines Anschlusses an den Personenzug Nr. 13 Krakau—Lemberg, und endlich

6. ein Antrag desselben Mitgliedes, betreffend Erstellung einer Schnellzugsverbindung zwischen Galizien und Prag im Anschlusse an den Personenzug Nr. 1111 Prerau—Olmütz.

Nach Verlesung dieser Anträge wird bei der vorgenommenen Abstimmung sämtlichen Anträgen die Dringlichkeit seitens des Staatseisenbahnrates nicht zuerkannt, und werden dieselben sohin vom Vorsitzenden der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung in der nächsten Session des Staatseisenbahnrates überwiesen.

Hierauf wird in die Beratung der Tagesordnung eingetreten, und erstattet zunächst Mitglied Wilhelm von Boschan namens des Ausschusses für **allgemeine Angelegenheiten** den Bericht über den I. Teil der „Mitteilungen“ (Punkt 1 der Tagesordnung).

Bei Punkt 1, betreffend Eröffnung neuer Linien, teilt der Vorsitzende über diesfällige Anfrage des Mitgliedes Moritz Dattner mit, daß die Eröffnung

der letzten Teilstrecke der Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze voraussichtlich in der ersten Hälfte des Monates August dieses Jahres erfolgen dürfte, daß aber jedenfalls Vorsorge werde getroffen werden, um die in der dortigen Gegend angesammelten Holzsendungen schon in der Zwischenzeit zur Abfuhr zu bringen.

Die Mitteilungen zu

Punkt 2, betreffend Erweiterung der Warteräume in den Stationen Hliboka, Hadikfalva und Hatna der Lemberg-Czernowitzer Bahn,

Punkt 3, betreffend Herstellung eines geschlossenen Warteraumes in der Haltestelle Ehrnau der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 4, betreffend Errichtung einer Warteschutzhütte in der Haltestelle Chrasterhof an der Strecke Prag—Jungbunzlau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft,

Punkt 5, betreffend Aufstellung einer Brückenwage in der Station Kleblach-Lind der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, und zu

Punkt 6, betreffend Ausgestaltung der Personenhaltestelle Feistritz-Pulst an der Linie Amstetten—Pontafel der k. k. österreichischen Staatsbahnen für die Güteraufnahme,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 7, betreffend eheste Sicherstellung der Lokalbahn Brodina-Seletin-Iswor, erneuert der Staatseisenbahnrat dem Antrage des Ausschusses gemäß sein in der letzten Session abgegebenes Gutachten, indem er beschließt:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle die Verwaltung der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen mit allen demselben zur Verfügung stehenden Mitteln veranlassen, die projektierte Lokalbahn Brodina-Seletin-Iswor zur Ausführung zu bringen“.

Die Mitteilungen zu Punkt 8, betreffend eheste Herstellung von Geleisewagen in Lužan, Zuczka und Volksgarten, wird ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 9, betreffend Dotierung auch kleinerer Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit dem erforderlichen niederen Bahnpersonale, insbesondere mit einer eigenen Person für den Magazinsdienst, bemerkt Mitglied Alexander Adler, daß er seinerzeit bei Stellung seines Antrages allerdings die Verhältnisse der Station Kefermarkt, welche er besonders genau kenne, in erster Linie im Auge gehabt, aber auch schon damals auf gleichartige Übelstände in einzelnen Stationen der Strecke Linz—Budweis hingewiesen habe, und bittet schließlich um Veranlassung, daß die als notwendig erkannten Posten nicht mit Aushilfskräften, sondern dauernd mit Magazinsbediensteten besetzt werden mögen.

Die Mitteilungen zu

Punkt 10, betreffend Erweiterung des Bahnhofes der Station Chryplin der Staatsbahnlinie Lemberg—Czernowitz,

Punkt 11, betreffend Beistellung von Eiswagen für Milchtransporte seitens der k. k. österreichischen Staatsbahnen wie auch der Privatbahnen, und zu

Punkt 12, betreffend ehemöglichste Inangriffnahme des Baues des neuen Aufnahmsgebäudes in der Station Neu-Sandec der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 13, betreffend den Fortgang und die gewonnenen Resultate der Studien hinsichtlich der Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen in Österreich, speziell auf den im Baue befindlichen neuen Alpenbahnen, bringt Referent zur Kenntnis, daß nach den vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gemachten Mitteilungen die Studien über Einführung des elektrischen Betriebes auf den neuen Alpenbahnen ununterbrochen fortgesetzt wurden. Dieselben hätten die rechnerische Durcharbeitung einer großen Anzahl von Varianten bezüglich der Streckenausrüstung, sowie die Herstellung von Projekten und Kostenanschlägen für den Ausbau der in Betracht kommenden Wasserkräfte umfaßt. Da die Ermittlung der zur Verfügung stehenden Minimalwassermengen naturgemäß auf einen längeren Zeitraum ausgedehnt werden müsse, seien die auf die Wasserkräfte bezüglichen Ziffern noch unsicher und werden die Studien in dieser Hinsicht noch fortgesetzt.

Die Mitteilungen zu

Punkt 14, betreffend Errichtung eines Zentralstudienbureaus für das österreichische Eisenbahnwesen,

Punkt 15, betreffend Vorkehrungen zum Schutze der Reisenden gegen die in den Speisewagen der Internationalen Eisenbahn - Schlafwagengesellschaft ihrer Gesundheit drohenden Gefahren,

Punkt 16, betreffend

a) Verhinderung einer weiteren Hinausschiebung der von der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bereits zugesagten Errichtung der Haltestelle Weipert-Neugeschrei;
b) Errichtung einer Haltestelle seitens der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bei Neuputschirn-Altfischern;

Punkt 17, betreffend Errichtung einer Brückenwage in der Station Přibislau der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Deutschbrod-Saar, und zu

Punkt 18, betreffend Ausgestaltung der Station „Wotic-Stadt“ der Strecke Wien—Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei Fertigstellung des zweiten Geleises in dieser Strecke,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 19, betreffend ungesäumte Inangriffnahme des dringend notwendigen Umbaues des Südbahnhofes in Innsbruck und Ausgestaltung des Aufnahmsgebäudes in der Station Wilten der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

spricht Mitglied Heinrich Jenewein dem Eisenbahnministerium und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft den Dank aus für die Einflußnahme, bezw. für das Entgegenkommen in Angelegenheit des Umbaues des Südbahnhofes in Innsbruck und knüpft hieran die Bitte, das Eisenbahnministerium möge auch die notwendige Ausgestaltung des Aufnahmsgebäudes in Wilten mit allem Nachdrucke fördern und ein den Verkehrsverhältnissen dieser Station entsprechendes Projekt zur Ausführung bringen.

Die Mitteilungen zu Punkt 20, betreffend Errichtung einer Haltestelle bei Konětop an der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Rakonitz-Laun und zu

Punkt 21, betreffend Umwandlung des Sperrschrankens bei dem Wege in der Gemeinde Wosek km 61·9/62·0 der Staatsbahnlinie Prag—Furth i. W. in einen Zugschranken,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 22, betreffend Wiedereinführung der bis 1. Jänner 1904 bestandenen Fahrpreisbegünstigungen für Staatsbeamte auf den Linien der in Frage kommenden Privatbahnen,

ersucht Mitglied Dr. Stephan Licht, das Eisenbahnministerium möge seine Bemühungen bei den einzelnen Privatbahnverwaltungen fortsetzen und dahin wirken, daß dieselben die Begünstigungen, wenn schon nicht allgemein, so doch wenigstens in einer weniger demütigenden Form, als dies gegenwärtig der Fall ist, den einzelnen Beamten zugestehen.

Die Mitteilungen zu Punkt 23, betreffend Erweiterung der Magazine am Staatsbahnhofe in Laibach,

Punkt 24, betreffend Einflußnahme des Eisenbahnministeriums auf eine entsprechende Ausgestaltung des Triester lokalen und transmarinen Dampfschiffahrtsverkehres, damit die Vorteile der ihrer Vollendung entgegengehenden neuen Bahnverbindung mit Triest voll ausgenützt werden können,

Punkt 25, betreffend rechtzeitige Einleitung der zur Erweiterung der Bahnhof- und Geleiseanlage in der Station Dornbirn der k. k. österreichischen Staatsbahnen erforderlichen Maßnahmen,

Punkt 26, betreffend

a) eheste Inangriffnahme des Baues der Linie Villach—Bärengraben, damit dieselbe gleichzeitig mit der Linie Klagenfurt — Bärengraben eröffnet werden kann;

b) Errichtung eines Zentralbahnhofes in Villach für die k. k. österreichischen Staatsbahnen und die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,

Punkt 27, betreffend Zuweisung der neu zuwachsenden Strecken Aßling—Klagenfurt und Rosenbach—Villach an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach,

Punkt 28, betreffend Einführung der Heizölfeuerung bei den Personen- und Schnellzügen, eventuell auch bei den Güterzügen auf den galizischen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 29, betreffend die Errichtung einer eigenen Geschäftsabteilung für Angelegenheiten des Lokaleisenbahnbaues und Betriebes im Eisenbahnministerium, und zu

Punkt 30, betreffend Einflußnahme auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wegen Erweiterung und Umgestaltung der Grenzstation Ala,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Der Referent wendet sich sohin der Besprechung der vorliegenden Initiativanträge allgemeiner Natur zu und stellt zunächst namens des Ausschusses für allgemeine Angelegenheiten den Antrag, eine Reihe von Anträgen, welche im Ausschusse aus den von den Antragstellern angegebenen Gründen angenommen wurden, unter einem zu behandeln und demgemäß die Anträge der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Rußmann (Punkt 2 b und c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, ehestens Verfügung zu treffen, daß die Niveaukreuzung der Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn mit der Ärarialstraße Kolomea—Horodenka unmittelbar vor der Einfahrt in die Station Kolomea beseitigt und an deren Stelle eine besondere, oberhalb des Bahngeleises führende Übersetzung hergestellt werde“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, eine Vermehrung und Verbesserung des Wagenparkes der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Galizien eintreten zu lassen“,

den Antrag des Mitgliedes Dr. Karl Chiari (Punkt 5 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Personenhaltestelle Weikersdorf der Staatsbahnlinie Zöptau—Hohenstadt für den Güterverkehr auszugestalten“,

die Anträge der Mitglieder Moritz Dattner und Julius Epstein (Punkt 6 c und e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß in der Station Jasło der k. k. österreichischen Staatsbahnen ein Wartesaal I. Klasse hergestellt werde“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die Errichtung einer Frachtenstation in Wilkowice-Bystra, Personenhaltestelle der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, hinzuwirken“,

den Antrag des Mitgliedes Hermann Gessele (Punkt 7 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Station „Puch bei Hallein“ der Staatsbahnlinie Salzburg—Innsbruck mit dem Namen „Puch bei Oberalm“ zu bezeichnen“,

den Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des einberufenen Ersatzmannes Dr. Stephan Smal-Stocki (Punkt 8 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht, für die Schnellzüge Nr. 301, 302, 303 und 304 der Staatsbahnstrecke Lemberg — Itzkany besser ausgestattete Personenwagen beizustellen“,

den Antrag des Mitgliedes Otto Günther (Punkt 9 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf den Perrons einiger Stationen der Wiener Stadtbahn entsprechende Vorrichtungen zum Schutze des Publikums gegen ungünstige Witterung herzustellen“,

die Anträge des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt 11 a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß die seit mehreren Jahren in Aussicht gestellte Erweiterung des Aufnahmsgebäudes der Station Rokitzan der k. k. österreichischen Staatsbahnen in der nächsten Zeit zur Ausführung gelange, und daß in dieser Station die Gasbeleuchtung eingeführt werde“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß für die über Pilsen verkehrenden Personenzüge und insbesondere für die Schnellzüge Prag—Furth i. W. ein besseres Wagenmaterial beigestellt werde, und daß die Wagen besser gereinigt werden“,

den Antrag des Mitgliedes Ivan Hribar (Punkt 12 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die gründliche Umgestaltung des Laibacher Bahnhofes endlich auftragen zu wollen“,

die Anträge des Mitgliedes Heinrich Jenewein (Punkt 13 b und c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, baldigst Vorsorge zu treffen, daß

a) der besonders zur Hauptreisezeit notorischen Überfüllung der internationalen Züge durch Beistellung einer entsprechenden Anzahl von Wagen vorgebeugt und

b) auch den Lokalzügen, die auf größeren Strecken verkehren, ein den modernen Anforderungen entsprechender Wagenpark beigegeben werde“,

die Anträge des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt 15 b bis g der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in der Haltestelle Podlešin der Staatsbahnlinie Prag—Moldau einen heizbaren Warteraum herstellen zu lassen“,

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in der Haltestelle Groß-Bernharz der Staatsbahnstrecke Iglau—Weseli-Mezimosti eine Wartehalle errichten zu lassen“,

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, daß die k. k. priv. Österreichische Nordwestbahn die zugesagte Errichtung eines Lagerhauses und Ladegeleises in der Haltestelle Kruh durchführe“,

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, daß die zugesagte Ausgestaltung der Station Libitz

der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn für die Frachtenauf- und -Abgabe so rasch als möglich erfolge",

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, daß bei dem Wächterhause Nr. 513 der Strecke Böhmisch-Trübau—Olmütz der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eine Haltestelle für den Personen- und Eilgutverkehr errichtet werde",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die Ausgestaltung der Haltestelle Nemyčoves der k. k. priv. Böhmischen Commerzialbahnen zu einer Station hinzuwirken",

die Anträge des Mitgliedes Dr. Stephan Licht (Punkt 16 a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die Verbesserung der Beleuchtung der Personenwagen, insbesondere im Lokalverkehre der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nachdrücklichst hinzuwirken",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die priv. Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Schaffung entsprechender Warteräume, einer geräumigen Halle zur Unterbringung der Personenkassen, einer gemeinsamen Zollrevisionshalle, ferner von Eilgutmagazinen und den Anforderungen der Hygiene und des Anstandes entsprechenden Bedürfnisanstalten in der Station Bodenbach zu veranlassen",

den Antrag des Mitgliedes Dr. Friedrich Nitsche (Punkt 18 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Bezeichnung der Station „Eleonorenhain" der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Winterberg-Wallern in „Eleonorenhain-Kuschwarda" abzuändern",

die Anträge des Mitgliedes Viktor Riedl v. Riedenstein (Punkt 20 a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten die Haltestelle Mnichovic der k. k. österreichischen Staatsbahnen für den Güterverkehr auszugestalten",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, eine Geleiseverbindung der k. k. österreichischen Staatsbahnen (F.J.B.) bei Hostivař oder Ouřinowes mit der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bei Kej oder Lieben, ferner eine Verbindung der Station Lieben St.E.G. mit den Geleisen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn zum Zwecke einer direkten Verbindung mit dem Franz Josephs-Bahnhofe in Prag zu studieren und eventuell herzustellen",

den Antrag des Mitgliedes Dr. Viktor Wilhelm Ruß (Punkt 21 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu erwirken, daß die jederzeitige Benützung der Betten durch die Reisenden im Ostende-Expreßzuge von der reichsdeutschen Zollverwaltung nicht behindert werde",

den Antrag des Mitgliedes Dr. Cyrill Seifert (Punkt 22 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die priv. Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft dahin einzuwirken, daß zwischen den Stationen Stefanau und Schwarzbach der Strecke Olmütz—Böhmisch-Trübau bei dem Wächterhause Nr. 513 eine Haltestelle für den Personen- und Eilgutverkehr errichtet werde",

den Antrag des Mitgliedes Dr. Kasimir Graf Szeptycki (Punkt 23 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die auch für Aufnahme von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnete Personenhaltestelle Nowemiasto der Staatsbahnlinie Przemyśl—Chyrów zu einer Station für den Personen- und unbeschränkten Güterverkehr auszugestalten."

den Antrag des Mitgliedes Franz Xaver Wirth (Punkt 26 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin zu wirken, daß die Haltestelle Steinfeld im Drautale zu einer Station für den Personen- und Güterverkehr ehemöglichst ausgestaltet werde",

endlich den Antrag des einberufenen Ersatzmannes Roman Załoziecki (Punkt 28 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Einstellung besserer und modern eingerichteter Personenwagen in den Personenzügen der galizischen Transversalbahn, sowie die Vermehrung der Wagen II. Klasse, besonders an Sonn- und Feiertagen, zu veranlassen",

kumulativ anzunehmen.

Mitglied Dr. Viktor Wilhelm Ruß befürwortet als Obmann des Ausschusses für allgemeine Angelegenheiten den vom Referenten gestellten Antrag, indem er auf die ungewöhnlich große Anzahl von Initiativanträgen, welche dem Ausschusse diesmal zur Beratung vorgelegen seien, hinweist und hervorhebt, daß viele dieser Anträge nur die Interessen kleiner Kreise berühren; bei aller Anerkennung der Wichtigkeit auch dieser Interessen gehe es denn doch nicht gut an, dieselben einzeln zum Gegenstande einer Debatte in einer so großen Versammlung zu machen. Der allgemeine Ausschuß habe ihn daher ermächtigt, mit dem Referenten eine Zusammenfassung jener Anträge vorzunehmen, welche im Ausschusse ohne oder fast ohne Debatte angenommen worden sind, über welche sodann in der Plenarsitzung unter einem verhandelt und abgestimmt werden solle. Diese Vorgangsweise erscheine mit Rücksicht auf die Beratungsgegenstände der beiden anderen Ausschüsse und auch im Interesse der Mitglieder selbst geboten, denen ja übrigens durch diese kumulative Behandlung nicht verwehrt werde, zu einzelnen dieser zur Annahme empfohlenen Anträge noch Bemerkungen zu machen. Er bitte daher diesen Vorgang gutzuheißen und sämtliche vom Referenten verlesenen Anträge anzunehmen.

Nach Zustimmung der Versammlung zu dem vom Ausschusse für allgemeine Angelegenheiten gestellten Antrage auf kumulative Behandlung der vom Referenten angeführten Anträge werden dieselben sodann dem Vorschlage des Ausschusses gemäß unter einem angenommen.

Der Referent bespricht hierauf die übrigen Initiativanträge allgemeiner Natur in der Reihenfolge der Tagesordnung und wird zunächst der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Rußmann (Punkt 2 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, Vorkehrungen zu treffen, daß auch in den kleineren Eisenbahnstationen Galiziens das erforderliche Beamtenpersonal in genügender Anzahl bestellt werde",

im Sinne seiner Ausführungen in nachstehender vom Ausschusse befürworteter Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, Vorkehrungen zu treffen, daß den kleineren Stationen für vorhergesehene Fälle größerer Frequenz das erforderliche Aushilfspersonal rechtzeitig zugewiesen werde."

Bezüglich des Antrages des einberufenen Ersatzmannes Dr. Alois Bauer (Punkt 3 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle auf die priv. Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft dahin einwirken, daß dieselbe in der Strecke Prag—Bodenbach bei dem um 5 Uhr 55 Minuten früh von Bodenbach abgehenden und um 10 Uhr 25 Minuten vormittags in Prag eintreffenden Personenzug Nr. 404 den bis Prag reisenden Passagieren III. Klasse einen Durchgangswagen mit Klosetts zur Verfügung stelle",

bringt Referent zur Kenntnis, daß derselbe infolge der vom Vertreter der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Ausschusse gegebenen Aufklärungen vom Antragsteller zurückgezogen worden sei.

Den Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt 4 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in energischer Weise dahin zu wirken, daß in der Stadt Žižkow in möglichst naher Zeit eine Personenhaltestelle der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn errichtet werde“,

sowie den inhaltlich sich deckenden und daher im Ausschusse unter einem in Verhandlung gezogenen Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt 14 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die k. k. priv. Böhmische Nordbahn zu veranlassen, in der Stadt Žižkow bei Prag eine zweckentsprechende Haltestelle für den Personenverkehr und die Gepäcksaufgabe zu errichten“,

empfiehlt der Referent namens des Ausschusses zur Ablehnung.

Antragsteller Jokann Kaftan tritt in warmer Weise für die Annahme dieser Anträge ein, indem er die der Durchführung entgegenstehenden technischen Schwierigkeiten, deren Existenz er zugibt, als nicht unüberwindbar bezeichnet.

Nachdem auch noch Antragsteller Gottlieb Bondy die Annahme der Anträge befürwortet hat, gibt der Vorsitzende in Entsprechung der von diesem Mitgliede ausgesprochenen Bitte die Zusicherung, daß das Eisenbahnministerium neuerlich die Angelegenheit einer eingehenden Prüfung unterziehen und bei günstigem Ergebnisse dieser Studien, das wohl auch von dem Maße des Entgegenkommens der Stadtgemeinde abhängen werde, den Wünschen der Antragsteller entsprechend auf die Verwaltung der Böhmischen Nordbahn Einfluß nehmen werde.

Der Antrag der Mitglieder Moritz Dattner und Julius Epstein (Punkt 6a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, die Errichtung von öffentlichen Telephonsprechstellen in größeren Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, wo Lokaltelephone bestehen, in Erwägung zu ziehen und insbesondere in den Stationen Neu-Sandec und Podgórze-Plaszów öffentliche Telephonsprechstellen mit möglichster Beschleunigung errichten lassen zu wollen“,

wird im Hinblicke auf die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen, in der Erwägung, daß die Errichtung öffentlicher Telephonsprechstellen in die Kompetenz des Handelsministeriums fällt und nachdem Antragsteller Moritz Dattner um tatkräftige Verfolgung dieser Angelegenheit gebeten hat, in nachstehender, vom Ausschusse befürworteten Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, auf die Errichtung von öffentlichen Telephonsprechstellen in größeren Stationen der österreichischen Eisenbahnen, wo Lokaltelephone bestehen, mit aller Energie hinzuwirken.“

Der folgende Antrag der Mitglieder Moritz Dattner und Julius Epstein (Punkt 6b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, auf die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin Einfluß nehmen zu wollen, daß in der Station Krakau eine öffentliche Telephonsprechstelle ehemöglichst errichtet werde“,

gelangt nach lebhafter Befürwortung durch den Antragsteller Moritz Dattner dem Antrage des Ausschusses gemäß zur Annahme.

Der letzte Antrag der genannten Mitglieder (Punkt 6d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, daß die Station Wieliczka der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit einer Verschublokomotive ausgestattet werde“,

wurde laut Mitteilung des Referenten infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärung von den Antragstellern zurückgezogen.

Der Antrag des Mitgliedes Johann Nepomuk Heimrich (Punkt 10 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin einzuwirken, daß bei dem Wächterhause Nr. 68 (Gemeinde Czeladna) der Linie Kojetein—Bielitz eine Personenhaltestelle errichtet werde“,

wird entgegen dem ablehnenden Antrage des Ausschusses in nachstehender, vom Antragsteller vorgeschlagener, vom Mitgliede Dr. Viktor Wilhelm Ruß befürworteten Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin einzuwirken, daß in der Gemeinde Czeladna an der Linie Kojetein—Bielitz an einem günstigen Orte eine Personenhaltestelle errichtet werde.“

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Ivan Hribar (Punkt 12a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die vom Staatseisenbahnrate bereits empfohlenen, mit einem Aufwande von K 670 veranschlagten Herstellungen (Warteraum) in der Haltestelle Tauzherhof der Linie Laibach—Stein der k. k. österreichischen Staatsbahnen ausführen zu lassen“,

bringt Referent zur Kenntnis, daß derselbe infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen, wonach insbesondere die Kosten der bezüglichen Herstellungen K 6700 betragen, vom Antragsteller zurückgezogen worden sei.

Desgleichen wurde der Antrag des Mitgliedes Heinrich Jenewein (Punkt 13a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin Einfluß zu nehmen, daß der Bahnhof in Schwaz entsprechend ausgestaltet werde“,

laut Mitteilung des Referenten infolge der vom Vertreter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Ausschusse gemachten Mitteilungen vom Antragsteller zurückgezogen.

Der Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt 15a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zwischen der Station Forbes-Schweinitz und der Haltestelle Petersin der Staatsbahnstrecke Gmünd—Budweis bei km 187·2 eine neue Haltestelle zu errichten“,

gelangt in folgender vom Ausschusse beantragten Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Errichtung einer neuen Haltestelle zwischen der Station Forbes-Schweinitz und der Haltestelle Petersin der Staatsbahnstrecke Gmünd—Budweis bei km 187·2 in Erwägung zu ziehen.“

Der Antrag der Mitglieder Vito Morpurgo und Anton Ritter v. Vuković (Punkt 17a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, das Nötige zu veranlassen, damit die Dalmatiner Staatsbahnen mit der erforderlichen Anzahl von Eisenbahnwagen und Lokomotiven versehen werden, so daß der Betrieb auf denselben dem gesteigerten Verkehre entsprechen könne“,

wird dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend, unter Weglassung der Worte „und Lokomotiven“ angenommen.

Die weiteren Anträge der genannten Mitglieder (Punkt 17b bis d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

a) in der Haltestelle Sučurac der Dalmatiner Staatsbahnen eine Personenwartehalle zu errichten, und
b) baldigst Vorsorge zu treffen, daß diese Haltestelle mit den erforderlichen Geleisen versehen werde, damit daselbst das Auf- und Abladen von Weintrauben und Wein vor sich gehen könne“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, sofort zu veranlassen, daß die Reparatursarbeiten an der Linie Spalato — Sinj, welche die nach dem Unglücksfalle vom 18. Jänner 1904 an Ort und Stelle abgehaltene Kommission als nötig befand, unverzüglich angefangen werden",

wurden laut Mitteilung des Referenten mit Rücksicht auf die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen von den Antragstellern zurückgezogen.

Der Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt 19 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die bestehende Betriebsleitung der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Graz zu einer solchen mit einem den Bedürfnissen des Verkehres angepaßten, entsprechend erweiterten Wirkungskreise auszugestalten und ihr jene Befugnisse einer k. k. Staatsbahn-Direktion einzuräumen, über welche beispielsweise die k. k. Betriebsleitung in Czernowitz verfügt",

wird im Hinblicke auf die laut Mitteilung des Referenten vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung, wonach der Frage einer eventuellen Erweiterung des Wirkungskreises der Betriebsleitung Graz erst in jenem Zeitpunkte werde näher getreten werden können, in welchem das Netz der oststeierischen Staatsbahnlinien zur weiteren Ausgestaltung gelangen wird, nach dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zur seinerzeitigen Erwägung und Würdigung empfohlen.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Dr. Viktor Wilhelm Ruß (Punkt 21 b und c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:
a) die Ergebnisse des Motorwagenbetriebes bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen dem Staatseisenbahnrate mitzuteilen;
b) die Privatbahnen zu gleichen Versuchen auf geeigneten Strecken zu veranlassen",

werden die vom Referenten bekanntgegebenen, im Ausschusse gemachten Mitteilungen über die Ergebnisse des Motorwagenbetriebes bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen und bei einigen Privatbahnen zur Kenntnis genommen.

Über Anregung des Antragstellers sagt der Vorsitzende unter Zustimmung der Versammlung die Aufnahme der vom Referenten mitgeteilten Äußerungen in einer Beilage zu dem Protokolle der Sitzung zu.

Den Antrag des Mitgliedes Siegmund Ullmann (Punkt 24 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den § 3 der Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrat dahin abzuändern, daß entweder
a) die Verhandlungsgegenstände nicht immer in der bisherigen Reihenfolge (1. Allgemeine, 2. Fahrordnungs- und 3. Kommerzielle und Tarifangelegenheiten) beraten werden, sondern alternierend bei jeder Sitzung ein anderes Referat zuerst verhandelt werde, oder
b) die Sitzungen des Staatseisenbahnrates höchstens auf die Dauer von fünf Stunden ausgedehnt und am nächsten Tage fortgesetzt werden",

empfiehlt der Referent namens des Ausschusses zur Ablehnung.

Mitglied Wilhelm Brieß unterstützt den Vorschlag des Ausschusses, wiewohl ihm der zweite Teil des Antrages Ullmann nicht ganz unsympathisch ist, da auch ihm die Durchberatung des von den drei Ausschüssen vorbereiteten Verhandlungsmateriales an einem Tage im Hinblicke auf das stete Anwachsen desselben die Gründlichkeit der Beratung zu beeinträchtigen scheint.

Eine etwaige Verlängerung der Sitzungsdauer müsse aber der Entscheidung Seiner Exzellenz des Herrn Vorsitzenden vorbehalten bleiben. Unter allen Umständen schiene ihm aber eine kumulative Berichterstattung nach Art der vom allgemeinen Ausschusse in der heutigen Sitzung beantragten Vorgangsweise auch seitens der beiden anderen Ausschüsse — die Billigung der Mitglieder derselben vorausgesetzt — angezeigt.

Mitglied Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz schließt sich diesen Ausführungen an und macht insbesondere darauf aufmerksam, daß zu jeder Session des Staatseisenbahnrates eine große Anzahl von sachlich ganz unbedeutenden Anträgen, wie Errichtung irgend einer kleinen Haltestelle, Erstellung einer Zugsverbindung in einer weniger wichtigen Relation u. dgl. eingebracht werde, mit deren Beratung die Zeit vergeudet und die Aufmerksamkeit von den wirklich wichtigen und bedeutenden Angelegenheiten abgelenkt werde. Redner schließt seine von der Versammlung mit lebhaftem Beifalle aufgenommenen Ausführungen, indem er erklärt, es liege im Interesse der Bedeutung und der Stellung des Staatseisenbahnrates, daß seine Mitglieder in der angegebenen Richtung sich selbst Beschränkung auferlegen und nur solche Anträge zur Beratung anmelden, deren Gegenstände wirklich wichtige Interessen berühren.

Der Antrag wird sodann im Sinne des Vorschlages des Ausschusses abgelehnt.

Der zweite Antrag desselben Mitgliedes (Punkt 24 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die sofortige Reparatur der Brückenwage in der Station Judenburg zu veranlassen oder diese Wage durch eine neue zu ersetzen",

wurde laut Mitteilung des Referenten infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen vom Antragsteller zurückgezogen.

Ebenso wurde der Antrag des Mitgliedes Anton Ritter v. Vuković (Punkt 25 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird eingeladen, außer der für die Station Sinj der Strecke Spalato—Sinj gegenwärtig bestehenden noch eine zweite Zufahrtstraße herstellen zu lassen",

laut Mitteilung des Referenten mit Rücksicht auf die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse erteilten Aufklärungen vom Antragsteller zurückgezogen.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Max Wolfbauer (Punkt 27 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, zu veranlassen, daß in der Station Unter-Hetzendorf der k. k. österreichischen Staatsbahnen ein Frachtenbahnhof errichtet werde",

wird dem Vorschlage des Ausschusses gemäß abgelehnt.

Desgleichen wird der weitere Antrag dieses Mitgliedes (Punkt 27 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, zu veranlassen, daß in der Strecke Meidling—Unter-Hetzendorf der Wiener Verbindungsbahn ein zweites Geleise hergestellt werde",

trotz warmer Befürwortung durch den Antragsteller, welcher auf die dringende Notwendigkeit eines lebhafteren Personenverkehres in der bezeichneten Strecke hinweist, der aber eben infolge der Unzulänglichkeit der bestehenden Geleiseanlagen nicht möglich sei, in Übereinstimmung mit dem Vorschlage des Ausschusses abgelehnt.

Es gelangt sodann der Obmann des Ausschusses für **Fahrordnungsangelegenheiten** Viktor Riedl v. Riedenstein zum Worte, welcher an Stelle des erkrankten Referenten Alfred Ritter v. Lindheim namens des genannten Ausschusses Bericht erstattet und sich zunächst der Besprechung des II. Teiles der Mitteilungen (Punkt 29 der Tagesordnung) zuwendet.

Die Mitteilungen zu Punkt 31, betreffend Führung des Zuges Nr. 2054 schon von Salnau statt von Gojau,

Punkt 32, betreffend Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge auf den Strecken Brünn—Vlarapaß und Brünn—Okřischko der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft,

Punkt 33, betreffend Einrichtung eines Anschlusses an die Schnellzüge Nr. 1307 und 1308 Budapest—Fehring nach und von Graz,

Punkt 34, betreffend Verlängerung der in der Staatsbahnstrecke Bischofshofen—Schladming verkehrenden Personenzüge Nr. 2221 und 2222 bis Selzthal, und zu

Punkt 35, betreffend Erstellung eines Personenzuges Selzthal—Stainach-Irdning im Anschlusse an den Personenzug Nr. 928,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 36, betreffend Erstellung einer Schnellzugsverbindung zwischen Prag und Reichenberg, mit welcher die Hin- und Rückfahrt an einem Tage zurückgelegt werden kann, bringt Mitglied Gottlieb Bondy den Dank der Interessenten zum Ausdrucke.

Die Mitteilung zu Punkt 37, betreffend Später-, bezw. Früherlegung der Personenzüge Nr. 2112 und 2114 in der Staatsbahnstrecke Sambor—Lemberg, wird ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 38, betreffend Einrichtung eines direkten Personenverkehres in der Relation Prag—Breslau und vice versa bringt Mitglied Gottlieb Bondy den Dank der Handels- und Gewerbekammer Prag zum Ausdrucke.

Die Mitteilungen zu

Punkt 39, betreffend Einlegung eines um 7 Uhr früh von St. Pölten nach Wien abgehenden beschleunigten Personenzuges,

Punkt 40, betreffend Ermöglichung einer Zugsverbindung nach Graz im Anschlusse an den Personenzug Nr. 924 Unzmarkt—St. Michael der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zu

Punkt 41, betreffend Wiederherstellung des bis zum 1. Oktober 1904 bestandenen Anschlusses an den Schnellzug Nr. 1 Wien—Salzburg der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Innsbruck schon im Winterdienste 1904/05 und fernere Aufrechthaltung dieses Anschlusses, werden ohne weitere Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 42, betreffend eheste Erstellung einer neuen Schnellzugsverbindung von Lemberg nach Wien und vice versa im Sinne des in der Herbstsession 1903 gefaßten diesfälligen Beschlusses,

bittet Mitglied Ignaz Rußmann unter Hinweis auf den in der Frühjahrssession neuerlich eingebrachten, denselben Gegenstand betreffenden Antrag (Punkt 31 der Tagesordnung) um nachdrückliche Einflußnahme auf die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Bei Punkt 43, betreffend Weiterführung des Schnellzuges Nr. 309 Wien—Innsbruck der k. k. österreichischen Staatsbahnen als Schnellzug bis Landeck, bringt der Referent den Dank der Interessenten zum Ausdrucke.

Die Mitteilungen zu

Punkt 44, betreffend Auflassung des in der Staatsbahnstrecke Krasne—Brody verkehrenden Nachtzuges Nr. 1611 ab 1. Mai 1905 und Erstellung eines an den Zug Nr. 11 der Hauptlinie in Krasne anschließenden Tageszuges nach Brody, und zu

Punkt 45, betreffend Späterlegung des projektierten Zuges Nr. 1711 von Lemberg gegen Stryj—Ławoczne—Pest um 10 Minuten ab 1. Mai 1905,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 46, betreffend Verbesserung der Zugsverbindungen im Fernverkehre zwischen Böhmen (speziell Prag) und Bayern sowie den angrenzenden Ländern, stellen die Mitglieder Gottlieb Bondy und Johann Kaftan die Bitte, das Eisenbahnministerium möge diese Angelegenheit mit größtmöglichem Nachdrucke weiter verfolgen, was der Vorsitzende zusagt.

Die Mitteilungen zu

Punkt 47, betreffend Anhalten des Schnellzuges Nr. 3 der Strecke Herpelje—Kozina—Pola der Istrianer Staatsbahnen in Dignano,

Punkt 48, betreffend Führung der Züge Nr. 1147 und 1148 der Staatsbahnstrecke St. Valentin—Garsten bis, bezw. von Klein-Reifling,

Punkt 49, betreffend Früherlegung des Zuges Nr. 313 Wien—Amstetten der k. k. österreichischen Staatsbahnen um zirka eine Stunde und Führung desselben bis St. Valentin,

Punkt 50, betreffend Herstellung eines Anschlusses von Zug Nr. 2620 der Staatsbahnstrecke Kammer—Vöcklabruck an Zug Nr. 310 in Vöcklabruck,

Punkt 51, betreffend Erstellung eines zwischen 6 und 7 Uhr morgens von Linz nach Salzburg abgehenden beschleunigten Personenzuges und eines zur selben Zeit von Salzburg abfahrenden Gegenzuges, und zu

Punkt 52, betreffend Fortsetzung des um 1 Uhr 45 Minuten nachmittags von Genf in Zürich eintreffenden Schnellzuges Nr. 13 über Buchs nach Feldkirch—Innsbruck,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 53, betreffend

a) Erstellung eines zwischen 7 und 8 Uhr morgens von Wien abgehenden und in Bozen längstens 11 Uhr nachts eintreffenden Tagesschnellzuges Wien—Villach—Franzensfeste—Bozen;
b) Erstellung eines direkten Tagesschnellzuges Triest—Tarvis—Villach mit Anschluß an den sub a) genannten Zug,

bringt der Referent den Dank der Interessenten bezüglich Punkt a) zum Ausdruck.

Die Mitteilungen zu

Punkt 54, betreffend Verbesserung der Schnellzugsverbindungen im internationalen Verkehre Rom via Brenner—München—Berlin und umgekehrt durch Auflassung der langen Aufenthalte in den italienischen Stationen und Ausstattung der betreffenden Züge mit direkten Wagen, und zu

Punkt 55, betreffend Einflußnahme auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wegen ganzjähriger Führung des Tagesschnellzugspaares Nr. 3 und 4 München—Innsbruck—Bozen und zurück und Fortführung derselben von und bis Bologna unter Rücksichtnahme auf die Anschlüsse von Mailand und Venedig,

werden ohne weitere Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 56, betreffend Einflußnahme auf die Zentralverwaltung der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und auf die Verwaltung der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen Herstellung von Anschlüssen an die beiderseitigen Züge behufs Erleichterung

des Verkehres zwischen böhmisch-mährischen Stationen einerseits und Schlesien und Galizien anderseits,
bittet Mitglied Moritz Dattner, diese Angelegenheit nicht aus dem Auge zu lassen und Mitglied Johann Kaftan regt an, zur gründlichen Prüfung derselben eine Konferenz der beiden beteiligten Bahnen beim Eisenbahnministerium abzuhalten.

Bei Punkt 57, betreffend Erstellung günstigerer Zugsverbindungen zwischen Krakau und Warschau, insbesondere von Anschlüssen von und zu den Schnellzügen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
bittet Mitglied Moritz Dattner um energische Verfolgung dieser Angelegenheit, damit die angestrebte Verbesserung bis zur nächsten Session des Staatseisenbahnrates bereits durchgeführt sei.

Die Mitteilungen zu

Punkt 58, betreffend Führung der in der Sommerfahrordnung 1905 erst ab 1. Juni und nur für die Strecke Salzburg—Bischofshofen in Aussicht genommenen Schnellzüge Nr. 105 und 106 der k. k. österreichischen Staatsbahnen wie bisher schon mit Beginn der Sommerfahrordnung und mit Verlängerung nach, bezw. von Saalfelden in der Hochsaison,

Punkt 59, betreffend

a) Belassung der bisherigen Fahrordnung des in der Staatsbahnstrecke Czernowitz — Nepolokoutz verkehrenden Zuges Nr. 320 auch in der nächstjährigen Sommersaison;
b) Belassung der bisherigen Fahrordnung des Zuges Nr. 4156 der Linie Nepolokoutz—Wiżnitz der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen;
c) Späterlegung des Zuges Nr. 4353 der Linie Zaleszczyki—Łużan der sub b) genannten Lokalbahnen um zirka eine halbe Stunde;
d) Späterlegung des in der Staatsbahnstrecke Czernowitz—Kolomea verkehrenden Lokalzuges Nr. 362 um etwa eine halbe Stunde und Beschleunigung desselben durch Kürzung der Aufenthalte in den Stationen,

Punkt 60, betreffend ganzjährige Führung der Personenzüge Nr. 704 und 701 in der Strecke Komotau—Weipert der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,

Punkt 61, betreffend tägliche Führung eines Schnellzuges von Prag nach Marienbad, bezw. Eger und umgekehrt während der Marienbader Saison mit Abfahrtszeit 6 Uhr früh von Prag und 6 Uhr abends von Eger,

Punkt 62, betreffend tägliche Führung des Personenzuges Nr. 927 in der Strecke Amstetten—Waidhofen a. d. Ybbs der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 63, betreffend Führung des Personenzuges Nr. 11 Iglau—Lissa der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn schon von Okřischko oder Znaim,

Punkt 64, betreffend Erstellung einer direkten Zugsverbindung von der Linie Groß-Meseritsch—Studenetz der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Iglau Ö.N.W.B.,

Punkt 65, betreffend Erstellung von Anschlußzügen in der Staatsbahnstrecke Weseli-Mezimosti—Budweis an die um die Mittagszeit in Weseli-Mezimosti eintreffenden Züge Nr. 213, 214 und 2052,

Punkt 66, betreffend Anhalten des Zuges Nr. 211 in der Haltestelle Tomic der Staatsbahnlinie Wien—Prag,

Punkt 67, betreffend Verkehr des im Sommerfahrplanentwurfe neu enthaltenen Personenzuges Nr. 344 der Staatsbahnstrecke Pilsen—Zbirow anstatt am Mittwoch und Samstag an Werktagen nach Sonn- und Feiertagen, womöglich auch am Donnerstag und Sonntag,

Punkt 68, betreffend Einführung eines neuen Schnellzugspaares in der Staatsbahnstrecke Pilsen—Wien,

Punkt 69, betreffend Erstellung eines neuen Personenzugspaares in der Staatsbahnstrecke Pilsen—Klattau,

Punkt 70, betreffend Führung des Personenzuges Nr. 18 der Staatsbahnstrecke Protiwin—Gmünd an den Tagen der Jahrmärkte in Moldauthein, Prachatitz und Netolitz schon von Pisek,

Punkt 71, betreffend Verbesserung der Schnellzugsverbindungen Pilsen, bezw. Prag—München und Pilsen—Leipzig,

Punkt 72, betreffend Beibehaltung der bis zum Jahre 1903 in den für Böhmen und Mähren bestimmten doppelsprachigen Fahrordnungsplakaten der k. k. österreichischen Staatsbahnen enthalten gewesenen Bezeichnungen der ausländischen Bahnhauptknotenpunkte in böhmischer Sprache,

Punkt 73, betreffend Führung des um 6 Uhr 21 Minuten von Iglau gegen Prag abgehenden Personenzuges Nr. 11 der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn von Okřischko,

Punkt 74, betreffend Einlegung eines Personenzuges Iglau—Taus—Furth i. W. der Böhmisch-mährischen Transversalbahn und vice versa mit günstigeren Anschlüssen gegen die böhmisch-bayerische und mährisch-ungarische Grenze,

Punkt 75, betreffend Erstellung eines neuen Zuges in der Staatsbahnstrecke Budweis—Pilsen mit Anschluß in Pilsen an Zug Nr. 326 nach Prag,

Punkt 76, betreffend Früherlegung des Omnibuszuges Nr. 921 Chotzen—Halbstadt der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft behufs Erzielung eines besseren Anschlusses nach Starkoč, Josefstadt-Jaroměř und Königgrätz,

Punkt 77, betreffend Einlegung eines neuen, das ganze Jahr verkehrenden Zugspaares in der Staatsbahnstrecke Prag—Moldau,

Punkt 78, betreffend Fortsetzung des um 6 Uhr 50 Minuten abends vom Nordbahnhofe Troppau und um 7 Uhr 8 Minuten abends vom Staatsbahnhofe Troppau nach Jägerndorf abgehenden Zuges Nr. 1554 bis Freudenthal mit Anschluß an den Lokalzug Nr. 1756 von Erbersdorf nach Würbenthal,

Punkt 79, betreffend:

a) tägliche Führung des Zuges Nr. 25/1826/1527 der Staatsbahnstrecke Hannsdorf—Ziegenhals—Troppau während des Sommers 1905,
b) Erstellung eines neuen Zuges in der Strecke Geiersberg—Königgrätz der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn mit Anschlüssen in Geiersberg an den Schnellzug Nr. 423 von Mittelwalde und in Königgrätz an den Personenzug Nr. 407 a nach Prag,

Punkt 80, betreffend:

a) Führung des Omnibuszuges Nr. 436 Bodenbach—Aussig während des ganzen Jahres bis Theresienstadt,

b) Erstellung eines Personenzuges Theresienstadt—Aussig mit der Ankunftszeit zwischen 7 Uhr 30 Minuten und 7 Uhr 45 Minuten früh in Aussig,

c) Führung eines Omnibuszuges Aussig—Raudnitz mit der Abfahrtszeit unmittelbar nach Abgang des Schnellzuges Nr. 4/n,

Punkt 81, betreffend Ermöglichung einer direkten Eisenbahnverbindung Triests mit den Einbruchstationen aus dem Deutschen Reiche (Oderberg, Tetschen-Bodenbach, Passau u. s. w.) durch Benützung der als Hauptbahn gebauten Wiener Stadtbahn,

Punkt 82, betreffend Weiterführung des im Sommer verkehrenden Tagesschnellzuges Karlsbad—München bis Innsbruck,

Punkt 83, betreffend Einflußnahme auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft behufs Erstellung eines Tagesschnellzuges Wien—Bozen und retour,

Punkt 84, betreffend

a) Erstellung eines Anschlusses in Unterdrauburg vom Zuge Nr. 1843 der Staatsbahnlinie Zeltweg—Cilli an den Zug Nr. 405 der Südbahnlinie Franzensfeste—Marburg nach Marburg,

b) ganzjährige Führung des Sommerzuges Nr. 418 der Südbahnlinie Villach—Möllbrücken und Verlängerung desselben bis Lienz,

Punkt 85, betreffend Weiterführung des Zuges Nr. 39 der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Oderberg bis Dziedzitz und Herstellung eines Anschlusses nach Bielitz,

Punkt 86, betreffend Verbesserung der Zugsverbindung zwischen Prag Ö.N.W.B. und Königinhof,

Punkt 87, betreffend Einstellung direkter Wagen nach Olmütz bei den Schnellzügen Nr. 2 und 3 der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,

Punkt 88, betreffend Einlegung neuer Züge in der Strecke Nezamislitz—Proßnitz—Olmütz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zwecks Herstellung besserer Verbindungen von Proßnitz—Olmütz nach Brünn, Troppau und Wien,

Punkt 89, betreffend Einführung eines durchgehenden Wagens I. und II. Klasse von Wien über Przemyśl, Chyrów, Sambor nach Drohobycz, bezw. Borysław und umgekehrt.

Punkt 90, betreffend nachträgliche Änderungen des Winterfahrplanes 1904/05, und zu

Punkt 91, betreffend nachträgliche Änderungen des Sommerfahrplanes 1905,

werden ohne weitere Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Der Referent wendet sich sohin den „Grundzügen für die Winterfahrordnung 1905/06 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien“ (Punkt 30 der Tagesordnung) zu.

Bei Gruppe B, „Westliche Staatsbahnen nördlich der Donau“, bittet Mitglied Johann Kaftan, bei der Linie Strakonitz—Březnitz, daß der gegenwärtig um 12 Uhr mittags von Blatna nach Strakonitz verkehrende Zug schon morgens von Blatna abgehe, damit die Interessenten ihre Angelegenheiten in Strakonitz, wo sich der Sitz der Bezirkshauptmannschaft befindet, erledigen und zur Rückfahrt den um 2 Uhr 30 Minuten von Strakonitz abgehenden Gegenzug benützen können.

Der Vorsitzende bemerkt hierzu, daß die genannte Lokalbahn vom Staate gegen Vergütung der Selbstkosten betrieben werde, eine eventuelle Zugsvermehrung daher keinem Anstande begegnen dürfte, wenn die Kosten vom Landesausschusse bestritten werden.

Im übrigen werden die Grundzüge für die Winterfahrordnung 1905/06 ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

(Schluß folgt.)

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Bauordnung. Trottoir. Verpflichtung des Bauführers zur Herstellung. (Böhmen.)

Auf Grund des Wortlautes des § 92, Bau-O. für Böhmen vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, ist die Verpflichtung zur Legung eines Trottoirs auf den Fall der Führung eines Neubaues beschränkt. Diese Bezeichnung umfaßt nicht jede Art von Bauführungen, sondern ist nur auf eine ganz bestimmte Kategorie von Bauten zu beziehen.

Nach § 27 cit. Bau-O. ist nämlich als Neubau jene Bauanlage anzusehen, die in allen Teilen von Grund aus neu hergestellt wird, während eine Bauanlage, welche sich an einen alt bestehenden Bau anschließt, ohne daß an demselben irgend welche wesentliche bauliche Abänderung vorgenommen wird, als bloßer Zubau anzusehen ist.

Im vorliegenden Falle handelt es sich nun nach der der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegenden Tatbestandsfeststellung um einen Zubau in dem eben erörterten Sinne. Denn das bezügliche Ansuchen sowohl, als das über diesen Gegenstand von der betreffenden Baukommission aufgenommene amtliche Protokoll bezeichnen den zu führenden Bau als einen Anbau an die bereits bestehende Weberei und es wird in dem Protokolle gesagt, daß derselbe durch Abtragung der nördlichen Umfassungsmauer und der anschließenden Abteilungswände mit dem bestehenden Shed in unmittelbare Verbindung gebracht werde. Es handelt sich also hier zweifellos um nichts anderes, als um eine Vergrößerung oder Erweiterung eines bereits bestehenden Baues, sonach nicht um einen Neubau.

Es mußte demnach die Rechtsanschauung, daß die Bestimmung des § 92 Bau-O. auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar sei, als gerechtfertigt angesehen, demnach die Beschwerde als unbegründet abgewiesen werden.

(Erkenntnis vom 6. Juni 1903, Z. 6446; Budw. Nr. 1847 A.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 52. Sitzung des Herrenhauses vom 14. Juli referierte der Berichterstatter Freiherr v. Czedik über das Gesetz, betreffend die Alpenbahn-Kredite.

Hofrat Jeiteles verweist auf die im Juni 1901 beschlossenen Eisenbahn-Investitions- und Wasserstraßengesetze und bemerkt, daß es damals schien, als ob die Gesetzgebung in einem Goldbade ihre erschlaffte Zeugungsfähigkeit wieder aufleben machen wollte. Der diesbezüglich zu konstatierende Erfolg sei allerdings leider kein anhaltender gewesen. Es sei merkwürdig, daß gegen die Kreditüberschreitungen in der Öffentlichkeit so harte Stimmen laut geworden seien, da einerseits die mit dem Gesetze vom Jahre 1901 beschlossenen Bahnen mit außerordentlicher Begeisterung seinerzeit aufgenommen worden sind, mit einer Begeisterung, welche nach Redners Ansicht allerdings nicht gerechtfertigt war, und anderseits im Gesetze des Jahres 1901 die Gesamtkredite nicht ausgeworfen erscheinen, sondern nur die Detailkredite, welche die Regierung bis Ende 1905 auszugeben ermächtigt sei. Während im Eisenbahn-Investitionsgesetze mindestens die neuen Linien genau bezeichnet waren und generelle Projekte und Trassenrevisionen vorlagen, sei im Wasserstraßengesetze eigentlich nur eine klare und präzise Bestimmung enthalten: die Ermächtigung für die Regierung, 250 Millionen auszugeben und hiervon 75 Millionen für Flußregulierungen zu verwenden. Wofür diese 250 Millionen verwendet werden sollen, sei im Gesetze in der mindest deutlichen Weise zum Ausdrucke gebracht. Es werde die Regierung vollkommen berechtigt sein, den Bau dieser Wasserstraßen und die mit ihnen im Zusammenhange stehenden Flußregulierungen möglichst bald vorzunehmen, und wenn sie die 250 Millionen ausgegeben hat, weitere ungemessene Summen, deren Umfang heute niemand berechnen kann, auszugeben, ohne daß hierauf der geringste Vorwurf begründet werden könnte. Redner verweist darauf, daß insgesamt durch das Gesetz vom Jahre 1901 und durch die heutige Gesetzesvorlage eine Ausgabe von 727 Millionen Kronen, welche durch Emission von Staatsschuldverschreibungen gedeckt werden soll, bewilligt werde. Die außerordentliche Höhe dieser Ziffer lasse wohl den Ausspruch zu, daß, wie immer man über die Zweckmäßigkeit des Privat- oder Staatsbahnsystems in einem Staate im allgemeinen und in Österreich speziell denken möge, das eine zutreffend sei, daß das Staatsbahnprinzip ein sehr kostspieliges ist, welches die Staatsfinanzen im höchsten Grade in Anspruch nimmt. Wenn nun die Frage entsteht, ob die sehr bedeutenden Ausgaben für die neuen Staatsbahnlinien, die man im allgemeinen mit dem Namen Alpenbahnen zusammenfaßt, in einem richtigen Verhältnisse zu dem wirtschaftlichen Nutzen, der durch dieselben erwartet werden kann, stehen, so müsse Redner von seinem Standpunkte als Fachmann das sehr in Frage stellen. Man könne es vielleicht weniger in bezug auf die sogenannte Tauern- und Pyhrnbahn tun, weil diese Bahnlinien wenigstens zwei große Lücken in den Alpenübergängen ausfüllen; daß aber die Verbindungen zwischen dem Drautal und Triest in ihrem wirtschaftlichen Nutzen eine höchst untergeordnete Rolle spielen, dagegen sehr kostspielige Anlagen sind, darüber dürfte nicht der geringste Zweifel herrschen. Wie Redner seinerzeit die geringe Bedeutung des Stadtbahnprojektes für die Stadt Wien vorhergesagt habe und die Zukunft seiner Voraussage Recht gegeben habe, so möchte er auch heute die bescheidene Autorität für sich in Anspruch nehmen, zu sagen, daß die Verbindung des Drautales mit der Stadt Triest eine ganz unerhebliche wirtschaftliche Bedeutung haben und in keinem Verhältnisse zu den außerordentlichen Ausgaben, welche sie veranlaßt hat, stehen wird. Gegen die Fortsetzung der einmal begonnenen Bahnbauten, die man nicht als Ruinen stehen lassen könne, und die Bewilligung der hierzu notwendigen Summen werde sich selbstverständlich keine Stimme erheben. Redner habe seine Bemerkungen nur vom Standpunkte seines fachlichen Gewissens aus gemacht.

Berichterstatter Freiherr v. Czedik weist darauf hin, daß das Kapital von 727 Millionen, welches der Vorredner angeführt habe, nicht bloß als Kredite für die neuen Bahnen sich darstelle, sondern auch für Investitionen für die Staatsbahnen überhaupt dienen solle. Auch sei es nicht so merkwürdig, wenn trotz der Vermehrung des Anlagekapitales die Verzinsungsberechnung nahezu dieselbe bleibe, weil gerade diese Vermehrung des Anlagekapitales zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen erfolgte und durch die erhöhte Leistungsfähigkeit derselben die Betriebsauslagen entsprechend geringer werden. Die Ansicht, daß die südlichen Linien und speziell die Verbindung mit Triest hätte entfallen können, habe man im Jahre 1901 nicht geteilt, und Redner sei überzeugt, daß sie auch heute nicht allgemein geteilt wird. Die einzige Hafenstadt, welche der österreichische Staat hat, besitze seit vielen Jahren nur eine Bahnverbindung, die Südbahn. Nicht nur vom gesamtstaatlichen Gesichtspunkte, sondern auch im Interesse von Handel und Wandel sei eine zweite Bahnverbindung eine unbedingte Notwendigkeit. Mit der Behauptung von der Entbehrlichkeit dieser Bahnverbindung stehe der Vorredner wohl vereinzelt da und seine Ansicht sei auch vollkommen neu. Wenn der Vorredner weiter unter Hinweis auf die Summe von K 700,000.000 von der Kostspieligkeit des Staatsbahnwesens gesprochen habe, so möchte Redner darauf hinweisen, daß, da alle schwierigen und kostspieligen Bahnbauten von seiten des Privatkapitales ängstlich vermieden werden, dem Staate die Ehre überlassen bleibe, diese Bahnen, die in einem Staate, der viele Gebirge hat, unbedingt notwendig seien, zu bauen. So seien die Semmering-, Brenner-, Karst- und Arlbergbahn aus Staatsmitteln erbaut worden. Daß der eine oder andere Fehler bei diesen Bahnen geschehen sei, wolle er ja nicht in Abrede stellen, aber anderseits könne auch nicht die Behauptung aufgestellt werden, daß bei Privateisenbahnen kein Fehler gemacht wurde oder gemacht werden könnte.

Es wird in die Spezialdebatte eingegangen. Bei Artikel I bemerkt

Hofrat Jeitteles, er habe lediglich konstatiert, daß eine Ausgabe von über 700 Millionen notwendig geworden sei, und daß diese Ausgabe unbedingt eine bedeutende Belastung der Staatsfinanzen darstelle. Dann müsse er richtigstellen, daß die Brennerbahn nicht vom Staate, sondern von der Südbahn gebaut worden sei, ebenso wie der Schluß der Karstbahn, während allerdings die Semmeringbahn vom Staate erbaut worden sei. Bis zum Jahre 1878 und noch weiter habe sich stets Privatkapital gefunden, wenn es ermöglicht wurde, unter finanziell erträglichen Bedingungen an den Bahnbau zu schreiten, und auch heute noch finde sich dieses Kapital, wie die in jeder Session auftretenden Lokalbahnvorlagen beweisen. Das eine sei allerdings richtig, daß das Privatkapital nicht dafür zu haben sei, um gänzlich unrentable Eisenbahnen auf seine Kosten zu erbauen. Daraus aber, daß diese Bahnen unrentabel sind, folge noch nicht, daß sie unbedingt notwendig seien.

Berichterstatter Freiherr v. Czedik erwidert, daß das Privatkapital für Bahnen, die aus öffentlichem Interesse notwendig sind, nie zu haben sein werde, daß aber anderseits diese öffentlichen Interessen befriedigt werden müssen, auch wenn sich das Privatkapital dafür nicht findet. Es gebe eben nicht lauter Nordbahnen, die in der Ebene laufen. In einem Gebirgslande kämen auch Bahnen, die minder rentabel sind als die Nordbahn, vor.

Das Gesetz wird hierauf in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Es wird hierauf das Gesetz, betreffend die Erwerbung der Pinzgauer Lokalbahn für den Staat (Berichterstatter Graf Montecuccoli) ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 1. Juli d. J. dem Bau-Oberkommissär der Seebehörde in Triest Heinrich Ritter v. Falke taxfrei den Titel und Charakter eines Baurates allergnädigst zu verleihen geruht.

Call m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung des Tarifes, Teil II A.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten nachstehende Ergänzungen des Teiles II A in Kraft:

1. Verzeichnis der deutschen Stationen.
Seite 50.

Verwaltungsbezirk	Station	Kartierungsstation für den Brennerweg	Entfernung bis
			Peri trs.
Srb	Nennig	Mettlach (3) . . .	945

2. Tariftabellen für die außeritalienischen Strecken.
Seite 327.

	Ausnahmetarif Nr. 23
Schnittsatz nördlich von Italien	Schwefel aus Italien
	10 t
	Franken für 100 kg
7. Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen.	
Nennig—Peri	2·87

Wien, am 12. Juli 1905. S.B. Z. 7805-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. 989

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Zuckerrüben.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, tritt für Zuckerrüben bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Récse nach Angern der direkte Frachtsatz von 34 Heller pro 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien.

Wien, am 12. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [990]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Teil III, Heft 2, vom 1. November 1902.

Am 1. August 1905 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Er enthält: Änderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, der Tariftabellen, sowie der Bestimmungen für die Einlagerung (Reexpedition).

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 14. September 1905 in Kraft.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 35 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.501/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [991]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil III, Heft 2, vom 1. November 1902.

Änderungen und Ergänzungen.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 ist auf Seite 15—24 des obgenannten Tarifes das Verzeichnis der bayerischen Tarifstationen für die Abteilung 1 (Getreide) wie folgt zu ergänzen:

Name der Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Name der Station, an deren Stationstarif der nebenstehende Betrag anzustoßen ist	Anstoßbetrag für 100 kg in Pfennig
Freihung . . .	Weiden	10
Grafenwöhr . .	Weiden	13
Lohma . . .	Neustadt a. W. . . .	20
Neunburg v. W.	Arnschwang	28
Pleystein . . .	Neustadt a. W. . . .	18
Pressath Bhf. .	Weiden	10
Roding . . .	Arnschwang	12
Vilseck . . .	Weiden	11
Windisch-eschenbach .	Waldsassen	17

Im Stationsverzeichnisse zur Einlagerungstabelle auf Seite 287—292 sind die Stationen

Freihung, Grafenwöhr, Lohma und Pleystein mit Gruppennummer 7
Neunburg v. W. mit Gruppennummer 5
Roding mit Gruppennummer 6
Windischeschenbach mit Gruppennummer . . . 4

nachzutragen.

Auf Seite 206, 215, 223, 231, 239 und 290 des Tarifes ist der Stationsname „Pressath“ in „Pressath Bhf.“ abzuändern.

Wien, am 13. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.501/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [992]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung diverser Frachtsätze für Ungar.-Brod.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Ungar.-Brod (St.E.G.) in den Ausnahmetarif XXII (für Möbel, Möbelgestelle und Möbelbestandteile) und in den Abschnitt K, bezw. J (für den Verkehr via Gibraltar etc.) des Tarifes, Teil II, Heft 3, bezw. 4, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband mit den nachfolgenden direkten Frachtsätzen einbezogen, und zwar in den

Ausnahmetarif XXII									Abschnitt K, bezw. J, für den Verkehr via Gibraltar etc.	
a			b			c			Rubrik	
1	2	3	1	2	3	1	2	3	2	3
Frachtsätze für 100 kg in Heller										
Nach, bezw. von Triest										
552	396	265	540	445	267	517	445	267	412	322
Nach, bezw. von Fiume										
562	413	273	550	458	294	517	451	285	422	330

Wien, am 14. Juli 1905. S.B. Z. 7457-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. 993

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Kasein.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, tritt für Kasein der Pos. K—15 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Szabadka nach Wsetin der direkte Frachtsatz von 615 Heller pro 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Wien, am 12. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905 [994]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 76 vom 4. Juli 1905 unter fortl. Nr. [908] enthaltenen Kundmachung wird der Frachtsatz von Orosháza (M.Á.V.) nach Kammer (Station der Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer) von 944 Heller auf **940** Heller für 100 kg berichtigt.

Wien, am 12. Juli 1905. S.B. Z. 8042-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [995]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Steine des Spezialtarifes 3.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Steine des Spezialtarifes 3 (exkl. Kalksteine) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachfolgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

Von Falgendorf-Widach S.N.D.V.B. nach	Heller für 100 kg
Hořinoves B.C.B.	31
Račic a. d. Trotina B.C.B.	29
Von Geiersberg Ö.N.W.B. nach	
Hořinoves B.C.B.	35
Račic a. d. Trotina B.C.B.	35

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 11. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [996]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Teilweise Einschränkung des Zivilgüterverkehres aus Anlaß der diesjährigen Militärmanöver in Böhmen und Niederösterreich.

Anläßlich der im Monate September 1905 stattfindenden Militärmanöver und der hiermit verbundenen umfangreichen Truppentransporte ergibt sich die Notwendigkeit, auf einigen Linien der k. k. Staatsbahn-Direktionen Wien, Linz, Prag und Pilsen auf kurze Zeit den Güterzugsverkehr einzuschränken und einen temporären Zuschlag zu der reglementarischen Lieferfrist festzusetzen.

Demzufolge werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Juli 1905, Z. 26.936, nachstehende Maßnahmen getroffen:

A. Einschränkung des Zivilgüterverkehres.

I. In der Zeit vom 1. bis einschließlich 9. September 1905 werden Frachtstückgüter, sowie Eil- und Frachtgüter in Wagenladungen, jedoch mit Ausnahme von lebenden Tieren und leicht verderblichen Gütern, von den durch die Militärtransporte unmittelbar in Anspruch genommenen Stationen der k. k. Staatsbahn-Direktionen Wien, Linz, Prag und Pilsen, sofern sich aus dem Folgenden nicht weitergehende Beschränkungen ergeben, nur nach Tunlichkeit zur Beförderung angenommen, und wenn die Verladung und Beförderung nicht sofort erfolgen kann, gemäß § 55 [2] des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. Art. 5 [2] des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nach Maßgabe des verfügbaren Lagerraumes mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung genommen.

II. In der Zeit vom 4. bis einschließlich 9. September 1905 werden in den Stationen der Linien Göpfritz (einschl.) bis Gmünd (einschl.) und Wodňan-Čičenic (einschl.) bis Katowitz i. B. (einschl.), ferner in den Stationen Wodňan-Stadt und Pisek

1. Eilgüter in Wagenladungen und Frachtgüter, jedoch mit Ausnahme von lebenden Tieren und leichtverderblichen Gütern, nur nach Tunlichkeit ausgefolgt;
2. nur Eilstückgüter mit Ausnahme von lebenden Tieren zur Beförderung angenommen.

In der Station Pisek werden jedoch lebende Tiere als Eil- oder Frachtstückgut noch bis einschließlich 6. September 1905 zur Beförderung angenommen.

B. Zuschlag zur reglementarischen Lieferfrist.

Auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird mit Gültigkeit vom 1. bis einschließlich 10. September 1905 ein Zuschlag zu der reglementarischen Lieferfrist von zwei Tagen für Eilgut und lebende Tiere, sowie von sechs Tagen für Frachtgut festgesetzt.

Dieser Zuschlag findet auf jene auf den Linien der k. k. Staatsbahn-Direktionen Wien, Linz, Prag und Pilsen zur Auf- oder Abgabe gelangenden oder zum Transite über diese Linien bestimmten Transporte Anwendung, deren Ausführung in dem bezeichneten Bahngebiete oder außerhalb desselben aus Anlaß der in Rede stehenden Einschränkung des Güterzugsverkehres behindert wird.

Pilsen, am 15. Juli 1905. St.-B.-D.-Z. 56-Mt./05.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen
im Namen der beteiligten k. k. Staatsbahn-Direktionen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [997]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung neuer Frachtsätze für Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Güter der Klasse I und II bei Aufgabe als Frachtgut und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Mariaschein A.T.E. nach Wien-Donauquaibahnhof k.k.St.B. oder umgekehrt die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

a) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen 413 Heller für 100 kg;
b) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen 383 Heller für 100 kg.

Wien, am 13. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [998]

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.

Einführung des Tarifnachtrages III.

Mit 1. August 1905 tritt zum Ausnahmetarife für den Ostdeutschen Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen vom 1. August 1899 der Nachtrag III in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 10 Pfg., resp. 12 Heller erhältlich.

Wien, am 14. Juli 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [999]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Steinsalz von Staßfurt nach Libschitz.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifes 14 A a (Steinsalz) von Staßfurt (kgl. E.-D. Magdeburg) nach Libschitz in der Höhe von 101 Pfg. für 100 kg in Kraft.

Wien, am 13. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [1000]

Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif-Heft I.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 1. August 1905 gelangen einfache direkte Personenzugs-Fahrpreise zwischen Wien St.E.G. und K.F.N.B. einerseits und Szenicz anderseits zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von (oder umgekehrt)	Nach (oder umgekehrt)	Über	Personenzug II. Kl. (Kronen)	Personenzug III. Kl (Kronen)
Wien St.E.G./K.F.N.B.	Szenicz	Marchegg—Kutti	5·90	3·60
Wien K.F.N.B.	Szenicz	Lundenburg—Broczkó	6·90	4·00

Wien, am 13. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [1001]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn zugleich namens der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Direkter Personentarif zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Mit 1. August 1905 gelangen die nachbezeichneten über Sebnitz gültigen direkten Beförderungspreise zur Einführung:

Von — nach oder umgekehrt		Einfacher Personenzugspreis II. Kl. (Mark)	Einfacher Personenzugspreis III. Kl. (Mark)	Gepäcksfracht für je 10 kg ohne Freigewicht (Mark)	Gepäcksfracht für je 10 kg mit Freigewicht (Mark)	Hundekarte (Mark)
Dresden Hauptbahnhof	Nieder-Einsiedel	3·70	2·50	0·03	0·30	1·00
„	Nixdorf	4·10	2·60	0·06	0·30	1·10
„	Rumburg	5·00	3·20	0·16	0·30	1·40
Königstein	Schönlinde	2·90	1·80	0·20	0·12	1·10
„	Schluckenau	2·50	1·60	0·13	0·12	0·80
„	Rumburg	2·90	1·80	0·16	0·12	0·90
Pirna Bhf.	Nieder-Einsiedel	2·70	1·80	0·03	0·21	0·70
„	Nixdorf	3·10	1·90	0·06	0·21	0·80
„	Schluckenau	3·60	2·30	0·13	0·21	1·00
„	Rumburg	4·00	2·50	0·16	0·21	1·10
„	Schönlinde	4·00	2·50	0·20	0·21	1·30
Schandau	Nieder-Einsiedel	1·30	0·90	0·03	0·09	0·40
„	Nixdorf	1·70	1·00	0·16	0·09	0·50
„	Schluckenau	2·20	1·40	0·13	0·09	0·70
„	Rumburg	2·60	1·60	0·16	0·09	0·80
„	Schönlinde	2·60	1·60	0·20	0·09	1·00
Wendischfähre	Nieder-Einsiedel	1·20	0·80	0·03	0·08	0·40
„	Nixdorf	1·60	0·90	0·06	0·08	0·50
„	Schluckenau	2·10	1·30	0·13	0·08	0·70
„	Rumburg	2·50	1·50	0·16	0·08	0·80
„	Schönlinde	2·50	1·50	0·20	0·08	1·00

Prag, am 11. Juli 1905. B.N.B. Z. 18.883/05.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [1002]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

a) Nachtrag VII zu dem vom 1. Februar 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, und
b) Nachtrag X zu dem vom 1. Juni 1897 gültigen Tarife, Teil II, Heft 2,

des obgenannten Eisenbahnverbandes.

Dieselben enthalten u. a. Änderungen von Stationsnamen, den Entfall der Fristbeschränkung für die Ausnahmetarife 23 (Düngemittel), 48 (Petroleum) und 60 b (Knochenmehl), die Einbeziehung der Stationen Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt), Dresden-König Albert-Hafen, Riesa-Elbkai und Riesa-Hafen, Ergänzungen, bezw. Änderungen der Frachtsätze für den Klassengutverkehr und für die Ausnahmetarife unter Einbeziehung verschiedener anderer Stationen, bezw. die neuen Ausnahmetarife 54 (Mineralwasser), 83 (leere Mineralwasserflaschen), 84 (Chlorbaryum) und 85 (Wasserstoffsuperoxyd), sowie die Aufhebung einiger Frachtsätze.

Insoweit jedoch durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. August 1905 in Kraft.

Abdrücke der Nachträge sind zum Preise von 25 Pfg. = 30 Heller für das Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 15. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.652/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [1003]

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Nachtrag IV zum Tarife, Teil II.

Auf den Seiten 11 und 15 des vom 1. August 1905 gültigen Nachtrages IV zum Verbandsgütertarife, Teil II, soll es in der 1. Zeile des Absatzes 11 statt „Wenn in dem unter 4—I a behandelten Falle“ richtig heißen: „Wenn in dem unter **4 a** behandelten Falle“.

Wien, am 13. Juli 1905. S.B. Z. 8227-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905. [1004]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. (Neuauflage dieses Tarifes.) Mit 1. Juli 1905 gelangte die XVI. Auflage des General-Gütertarifes, enthaltend alle auf den k. k. österr. Staatsbahnen für den Lokalverkehr, sowie für die direkten In- und Auslandsverkehre gültigen Gütertarife, zur Einführung.

In dieser Neuauflage sind sämtliche bis Ende Juni 1905 zu den einzelnen Tarifen mittels Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern in Wirksamkeit getretenen Änderungen, sowie die am 1. Juli 1905 neu zur Ausgabe gelangten Tarife, bezw. Tarifnachträge durchgeführt.

Gleichzeitig erschien hierzu mit 1. Juli 1905 ein Supplement, welches einzelne Tarife, welche infolge der vorgeschrittenen Druckarbeiten in den einschlägigen Band nicht mehr Aufnahme finden konnten, sowie einige während des Druckes vorgekommene Berichtigungen enthält.

Ausland.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Februar 1899. (Nachtrag XI etc.) 1. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wurde der Tarifnachtrag XI ausgegeben, durch welchen der Tarif mehrfache Änderungen und Ergänzungen erfährt. Neu einbezogen werden durch ihn die bayerischen Stationen Gablingen, Heidingsfeld und Nürnberg Nordwestbhf., sowie die württembergischen Stationen Böckingen Güterbhf., Neresheim und Walheim. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten diese vom 15. August 1905 ab. Der Nachtrag kann bei den im Tarife bezeichneten Verkaufsstellen um den Preis von 10 Pfg. bezogen werden.

2. Seite 5 des Nachtrages ist in Ziffer 3 (Abfertigungsbestimmungen für Heidingsfeld) der Tarifsatz „soweit die Frachtsätze für die beiden Bahnhöfe verschieden sind“ zu streichen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Berichtigungen im XXVII. Nachtrage zum Kilometerzeiger.) In dem vom 1. Jänner 1905 gültigen XXVII. Nachtrage sind die Entfernungen für Dietfurt a./Rott und Haar im Verkehre mit Deisenhofen, Otterfing und Sauerlach wie folgt zu berichtigen:

Von und nach	Deisenhofen		Otterfing		Sauerlach	
	a	b	a	b	a	b
	Kilometer					
Dietfurt a./Rott . .	117	120	132	—	125	128
Haar	24	27	39	42	32	35

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904. (Änderungen im Nachtrage I.) Im Nachtrage I ist zu ändern:

a) Seite 8 in der Kilometertafel II:
Pronsfeld—Nördlingen Gr. 437 in 537 km;
b) Seite 9 in der Stationstariftafel:
bei Mürlenbach 337 in 335 Pfg.;
c) Seite 10 im Ausnahmetarife 1 a (Stammholztarif):

	Im Schnittpunkt					
	II		III		V	
	von	in	von	in	von	in Pfg.
bei Bassenheim . .	79	108	—	—	—	—
„ Bleialf	—	—	133	163	—	—
„ Lissendorf . .	—	—	—	—	150	174
„ Mürlenbach . .	—	—	—	—	156	166
„ Pronsfeld . . .	—	—	130	160	—	—

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit, Teil II, Heft 1, vom 15. Juni 1904. (Ergänzungen.) Die Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes, Seite 4, Ziffer 5, werden mit Wirksamkeit vom 15. August 1905 wie folgt ergänzt:

„Die Sätze für Deggendorf Donaulände gelten nur für Sendungen, welche bis und ab Deggendorf mit Schiffen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft befördert werden.

Für Sendungen, welche durch andere Schiffahrtsgesellschaften vermittelt werden, gelten die Sätze für Deggendorf Donaulände

a) der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter, sowie die Stückgutsätze der Ausnahmetarife, gekürzt um je 6 Pfg., bezw. 7 Cts. für 100 kg,

b) für Wagenladungen, gekürzt um je 3 Pfg., bezw. 4 Cts. für 100 kg,
als Frachtsätze für Deggendorf Bahnhof transit.

Für die Beförderung der Sendungen vom Bahnhofe zur Lände und umgekehrt haben die Parteien in diesem Falle selbst zu sorgen."

Französisch - Deutscher Eisenbahn - Gütertarif über Belgien, Teil II, Heft 1c und 1d. (Beschränkung in der Anwendung von Frachtsätzen.) Die Frachtsätze für Lichtenfels (Heft 1c) und Eger (Heft 1d) werden vom 1. Juli 1905 ab nur im Verkehre von und nach Lichtenfels und Eger (Bayer. St.B.) angewendet.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Bau-Ausschreibung

für die

Herstellung der Hochbauarbeiten, Lieferung und Montierung von Eisenkonstruktionen anläßlich der Erweiterung der Wagenmontierung der Werkstätte Laun.

Anläßlich der Erweiterung der Wagenmontierung der Werkstätte in der Station Laun der Linie Prag—Moldau werden die zugehörigen Hochbauarbeiten, sowie die Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktionen in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben.

Die Baukosten für den Hochbau sind auf rund K 360.000 veranschlagt, das Gewicht der Dach-Tragkonstruktion ist mit ca. 406.400 kg und jenes der eisernen Fenster mit 19.200 kg berechnet.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte, die Offertformulare, Bedingnisse und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag (Abteilung für Bahnerhaltung und Bau, Hybernergasse Nr. C. 1564/II.) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Offerte sind versiegelt bezüglich der Hochbauherstellungen bis spätestens **16. August 1905**, bezüglich der Lieferung von Eisenkonstruktionen bis **8. August 1905, 12 Uhr mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzutun vermögen, und daß sich des weiteren die k. k. Staatsbahnverwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach wird in der Station Knittelfeld für die Werkstättenanlage der Wagenmontierungsbau zur Ausführung gelangen. Die bezüglichen Arbeiten exkl. der Eisenkonstruktionen gelangen im Offertwege zur Vergebung.

Die Bausumme für diese Herstellung beträgt K 235.900.

Der Bau muß drei Monate nach Übertragung der einschlägigen Arbeiten soweit fertiggestellt sein, daß die Montierung der eisernen Dachkonstruktion in keiner Weise behindert ist.

Die bezüglichen Offerte, mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, sind bis **7. August 1905, 12 Uhr mittags**, an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Herstellung des Wagenmontierungsbaues für die Werkstätte in der Station Knittelfeld" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 7. August 1905, 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis zur Entscheidung seitens des k. k. Eisenbahnministeriums im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Prozent der offerierten Bausumme, welches nach Zuschlag als Kaution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projektspläne, die allgemeinen und speziellen Bedingnisse, die Baubeschreibung und die Kostenberechnungen sind im Bureau der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Auf der Strecke Olmütz—Troppau gelangen sechs eiserne Bahnschranken zur Aufstellung und soll die Lieferung und Montierung derselben bis Ende November d. J. vollendet sein.

Die Zeichnungen und Bedingnisse liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz (Abteilung 3) zur Einsicht auf und können dieselben im Bedarfsfalle hier nebst den Offertformularen bezogen werden.

Die gestempelten Offerte sind bis längstens **31. Juli 1905, 12 Uhr mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz einzubringen und werden dieselben am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags eröffnet.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangten Offerte abzulehnen.

Olmütz, im Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Nachtrag XVII

zum

Gebührentarif für das Lagerhaus der Stadt Wien

vom 15. April 1881.

Gültig vom Tage der Eröffnung der Getreideputzerei mit mechanischem Kraftbetriebe.

(Veränderungen vorbehalten.)

Gebühren für die Bearbeitung von Gerste auf der mechanischen Putzerei.

Für Mengen von mindestens 100 q.

		Heller pro 100 kg
Reinigen mit dem Aspirateur und Magnetapparat	einzeln vorgenommen je	12
Entgrannen (Bürsten, wenn gewünscht, inbegriffen)		
Triieren		
Sortieren		
Je zwei der obigen Arbeiten	zusammen vorgenommen	16
„ **drei** „ „ „		18
Alle vier Arbeiten (Gesamtputzung)		20
Schroten der bei der Putzerei gewonnenen Abfälle		12
Einlagerung gesackt verladener Gerste von Eisenbahn- oder Straßenwagen samt Abwage und **Auslagerung** auf solche, **Avisieren, Sackbänder, Lagerzins** bis zu zwei Wochen und **Versicherung** gegen Feuers- und Wassergefahr bis zum Werte von K 20 pro 100 kg für den gleichen Zeitraum		14

Die Speditions- und sonstigen Gebühren werden nach den für Getreide geltenden Tarifen und Bedingungen eingehoben.

Die Gerste kann unmittelbar von den Wagen in die Putzerei abgeladen werden; ebenso kann sie unmittelbar von der Putzerei in auf einheitliches Gewicht von 80 bis 100 kg ausgeglichenen (egalisierten) Säcken verladen oder wieder zu Lager gebracht werden, ohne daß in diesem Falle eine Gebühr für das Gewichtsausgleichen der Säcke zu entrichten ist.

Eine Lagerung in der Putzerei ist nicht zulässig. Treffen Sendungen mit dem Auftrage, sie zu putzen, ein, wenn die Putzerei nicht frei ist, oder liegt kein Auftrag vor, der die Verladung sofort nach der Putzung ermöglicht, so wird die Gerste in ein Magazin abgelegt.

In dem vorstehenden Satze von 14 Heller ist die Gebühr für das Zutragen in Säcken aus dem Magazine III zur Putzerei oder für das Abtragen von der Putzerei ins Magazin III, aber nicht für beide Leistungen zusammen, inbegriffen.

Bei Lagerung sowohl vor, als nach der Putzung in einem Magazine oder bei Lagerung in einem anderen als im Magazine III, sowie bei Sendungen, die mit Schiffen anlangen oder abgehen, werden die Mehrkosten besonders berechnet, die sich aus den für Getreide geltenden Tarifen ergeben.

Ebenso sind bei Bahnsendungen, die in loser Ladung (alla rinfusa) eintreffen, oder bei der Auslagerung oder Transferierung von Gerste, die geschüttet lagert, die Mehrkosten für Fassen und Binden von je 4 Heller pro 100 kg besonders zu entrichten.

Verdorbene oder in ungewöhnlich hohem Maße verunreinigte Gerste ist von der Putzung ausgeschlossen.

Vom Gemeinderate

der

k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1378 V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 72.071 A-5/05	beteiligten Verwaltungen	Stearin und Kerzen aller Art (exkl. Wachskerzen)	Aussig Ö.N.W.B. und St.E.G. und Schreckenstein	Wien Donau-Umschlag	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen für Sendungen mit der Bestimmung nach Galatz	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Österreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg vom 1. Juni 1905	254 Centimes *)	229 Centimes *)	25 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Absenders lautenden Duplikat-Frachtbriefe für den Bahntransport, sowie der mit der Bestimmung nach Galatz lautenden Schiffsfrachtbriefe bis längstens Ende März 1906	*) Für Aussig Ö.N.W.B. und Schreckenstein bei Umschlag in Korneuburg ermäßigen sich die Frachtsätze um 11 Centimes pro 100 kg
1379 V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrüben	Wrazow Bisenz-Stadt	Wlkosch-Keltschan	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	10 Heller 10 Heller	8 Heller 8 Heller	2 Heller 2 Heller	Im Kartierungswege		
1380 V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Böhm. Nordbahn-Gesellschaft	Das im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 20. Dezember 1901 unter fortl. Nr. 3688 publizierte Zugeständnis hat unter den gleichen Bedingungen auch Gültigkeit für Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete) von Prag St.E.G. nach Aužic via Kralup, und zwar bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1381 V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Drainröhren der Tarif-Pos. T—20 a	Brünn St.E.G. transit	Okříško St.E.G. transit	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905**	**Lokaltarif**	**53 Heller**	**42 Heller**	**11 Heller**	**Im Kartierungswege**		
1382 V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905	**Österr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Gerste	a) Wien b) Korneuburg	Schreckenstein	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Schreckenstein in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sein	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Österreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg, gültig vom 1. Juni 1905	Centimes in Gold a) 156 b) 152	a) 132 b) 128	a) 24 b) 24	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Empfänger lautende Frachtdokumente, welche längstens bis Ende März 1906 vorzulegen sind	
1383 V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Schwartlinge, Abfallholz, der Pos. H—18 e der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wr. Neustadt Übergang	Biedermannsdorf (Ziegelwerk)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen. Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmäßigen Frist	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif, Teil II	32 Heller	15 Heller	17 Heller	Im Kartierungswege		Im nebigen Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Biedermannsdorf bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1384	V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Tischnowitz St.E.G.	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis Ende Juni 1906	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Heller pro 1000 kg 892	832	60	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					890	832	58			
1385	V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Ziegel der Pos. 2—5 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B	Triebschitz	Komotau (A.T.E.) Ort und Übergang	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Heller 13·4	Heller 10·0	Heller 3·4	Im Kartierungswege		
					Udwitz-Görkau				10·8	9·5	1·3			

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
V.-B. Nr. 82 v. 18./VII. 1905	Nr. 79 vom 11. Juli 1905	1345	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Beteiligte Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben' resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres etc. b) Mähr. Ostrau-Oderfurt;	Müglitz	Der Text der Spalte 7 hat wie folgt zu lauten: „vom 15. Juli 1905 bis 14. Juli 1906"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 83. | **Wien, 20. Juli 1905.** | **XVIII. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 4 des XVII. Jahrganges (1903) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 9. Juni 1905 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrates** unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Leiters des Eisenbahnministeriums **Ludwig Wrba.**

(Schluß.)

Der Referent gelangt nunmehr zur Besprechung der von einzelnen Mitgliedern in Fahrplanangelegenheiten eingebrachten Anträge und wird zunächst im Sinne des Vorschlages des Ausschusses bezüglich des Antrages der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Rußmann (Punkt 31 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, im Sinne der vom Staatseisenbahnrate gefaßten Beschlüsse ehestens eine neue Schnellzugsverbindung zwischen Lemberg und Wien und vice versa in der Weise herzustellen, daß der neue Schnellzug um ca. 7 Uhr 30 Minuten abends von Lemberg abgeht und um 8 Uhr 45 Minuten vormittags in Wien eintreffe, und daß dieselben Abfahrts- und Ankunftsstunden auch für den Schnellzug Wien—Lemberg zu gelten hätten",

das k. k. Eisenbahnministerium ersucht, neuerlich auf die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn entsprechend Einfluß zu nehmen.

Der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt 32 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seinen Einfluß bei der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn, bezw. bei der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn dahin geltend zu machen, daß bei dem Personenzuge, welcher von Reichenberg um 12 Uhr 4 Minuten abgeht und um 4 Uhr 31 Minuten nachmittags in Prag K.F.J.B. eintrifft, stets ein direkter Wagen I. und II., jedenfalls aber II. Klasse von Reichenberg bis Prag geführt werde",

wird dem Vorschlage des Ausschusses gemäß dem Eisenbahnministerium zur tunlichsten Berücksichtigung empfohlen, soweit sich das Bedürfnis nach Einstellung eines weiteren direkten Wagens zeigen sollte.

Der Antrag der Mitglieder Brieß und Dr. Karl Chiari (Punkt 33 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den in der Staatsbahnstrecke Sternberg—Mähr.-Schönberg—Landesgrenze verkehrenden Personenzug Nr. 11 a (ab Sternberg 12 Uhr 5 Minuten), welcher an den ab 1. Mai 1905 auf der Linie Olmütz—Sternberg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Verkehr kommenden Schnellzug (ab Olmütz 11 Uhr 30 Minuten vormittags) Anschluß hat, in einen Schnellzug umzuwandeln."

wird nach Unterstützung durch den Antragsteller Wilhelm Brieß, welcher sich hierbei über den in der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vielfach zu Tage tretenden Mangel an Entgegenkommen gegenüber noch so berechtigten Wünschen der Interessenten beschwert, in folgender vom Ausschusse befürworteter Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, einen schnelleren Verkehr in der Strecke Sternberg—Mähr.-Schönberg—Landesgrenze durch tunlichste Beschleunigung der Züge und Kürzung der Aufenthalte, insbesondere in Sternberg einzurichten."

Der Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt 34 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Zug Nr. 6, welcher in der Winterfahrordnung nur in der Staatsbahnstrecke Wels—Wien verkehrt, schon ab Salzburg führen zu wollen.“

sowie der inhaltlich sich deckende und daher im Ausschusse unter einem in Verhandlung gezogene Antrag des Mitgliedes Hermann Gessele (Punkt 36 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, doch endlich den schon so lange dringend geäußerten Wunsch der Bevölkerung Salzburgs zu erfüllen und den Schnellzug Nr. 6 (Salzburg—Wien der k. k. österreichischen Staatsbahnen) auch in der Winterperiode wie im Sommer zu führen.“

werden dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Der Antrag der Mitglieder Moritz Dattner und Julius Epstein (Punkt 35 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, daß der Zug Nr. 19 Krakau—Neu-Sandec (ab Krakau 6 Uhr 14 Minuten abends) nach Zagorzany, Gorlice und Jasló bis Sanok verlängert werde“,

wird dem Vorschlage des Ausschusses gemäß dem Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Erwägung übergeben.

Der weitere Antrag derselben Mitglieder (Punkt 35 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf der Staatsbahnstrecke Dębica—Rozwadów—Przeworsk außer den bereits bestehenden Personenzügen noch folgende, womöglich beschleunigte Personenzugsverbindungen im Anschlusse an die von und nach Wien verkehrenden Schnellzüge einzuführen:
Abfahrt von Wien 10 Uhr 5 Minuten abends,
Abfahrt Krakau 6 Uhr 43 Minuten früh,
Abfahrt Dębica 9 Uhr 10 Minuten vormittags,
Abfahrt Tarnobrzeg 11 Uhr vormittags,
Ankunft Nadbrzezie 12 Uhr,
Abfahrt Rozwadów 11 Uhr 30 Minuten,
Ankunft Przeworsk 2 Uhr nachmittags,
im Anschlusse nach
Lemberg Ankunft 5 Uhr 14 Minuten oder 6 Uhr 3 Minuten,
Ankunft Wien 9 Uhr 46 Minuten abends,
Ankunft Krakau 2 Uhr 24 Minuten nachmittags,
Ankunft Dębica 12 Uhr 15 Minuten,
Ankunft Tarnobrzeg 10 Uhr 36 Minuten, ab Nadbrzezie 9 Uhr 50 Minuten,
Ankunft Rozwadów 9 Uhr 40 Minuten,
Abfahrt Przeworsk 8 Uhr 20 Minuten,
Ankunft Przeworsk ab Lemberg 8 Uhr 7 Minuten“,

wurde laut Mitteilung der Referenten von den Antragstellern zurückgezogen.

Von den Anträgen des Mitgliedes Hermann Gessele (Punkt 36 a und c—f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst gebeten, doch endlich Vorsorge zu treffen, daß den Herausgebern der Fahrplanbücher die Änderungen des Sommer- und Winterfahrplanes derart rechtzeitig bekannt gegeben werden, daß die betreffenden Firmen einige Tage vor dem Inkrafttreten einer neuen Fahrordnung ihre Bücher ausgeben können.“

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, Vorsorge zu treffen, daß der Schnellzug Nr. 101 (Salzburg—Bischofshofen der k. k. österreichischen Staatsbahnen) auch in der Winterfahrordnung mit Anschluß an den Pariser Schnellzug (ab Wien 8 Uhr abends, an Bischofshofen 2 Uhr 43 Minuten früh) aufrecht erhalten bleibe.“

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, die äußerst mangelhafte Winterverbindung zwischen den Stationen St. Johann i. P. und Radstadt der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu verbessern.“

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, auch nach der Eröffnung der Tauernbahnstrecke Schwarzach—Gastein die Schnellzüge der Staatsbahnline Bischofshofen — Innsbruck in Lend - Gastein anhalten zu lassen“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, auf der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Zell am See—Krimml im Winterfahrplan ein drittes Zugspaar einzuführen“,

werden nach den Vorschlägen des Ausschusses der erste Antrag angenommen, der dritte und vierte Antrag abgelehnt, während der letzte Antrag dem Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Erwägung übergeben wird; der zweite Antrag wurde laut Mitteilung des Referenten vom Antragsteller zurückgezogen.

Von den Anträgen des Mitgliedes Josef Gregor und des einberufenen Ersatzmannes Dr. Stefan Smal-Stocki (Punkt 37 a—c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht, bei den gemischten Zügen der Staatsbahnlinie Czernowitz—Nowosielitza die Aufenthalte und Verschiebungen nach Tunlichkeit einzuschränken, damit die Fahrt zwischen Czernowitz und Nowosielitza nicht mehr als eine Stunde betrage.“

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht, den Zug Nr. 2956 der Linie Hatna—Dorna-Watra der Bukowinaer Lokalbahnen erst um ca. 4 Uhr nachmittags von Dorna-Watra abgehen zu lassen und behufs Herstellung eines Anschlusses von diesem Zuge nach Czernowitz—Lemberg den Zug Nr. 314 von Itzkany um ca. 10 Uhr abends abfahren zu lassen.

Gleichzeitig wird gebeten, das Zugspaar Nr. 2955/2956 wenigstens in der Strecke Hatna—Kimpolung ganzjährig verkehren zu lassen“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht, eine Zugsverbindung in der Strecke Radautz—Hadikfalva der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen zum Anschlusse an den Zug Nr. 318 der Staatsbahnlinie Itzkany—Lemberg zu erstellen“,

werden konform den Vorschlägen des Ausschusses der erste und dritte Antrag dem Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Erwägung, bezw. zur Erwägung übergeben, während der zweite Antrag dem Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten wird.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Otto Günther (Punkt 38 a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, im Interesse der sehr industriereichen Städte Bielitz, Biala und Umgebung bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin zu wirken, daß dieselbe

a) den Schnellzug Nr. 11, welcher Wien um 3 Uhr 35 Minuten nachmittags verläßt, in Oderberg um 9 Uhr 55 Minuten abends eintrifft und daselbst aufgelöst wird, bis Dzieditz weiterführe und einen Lokalzug nach Bielitz anschließe,
b) den von Oderberg um 6 Uhr 50 Minuten früh abgehenden und um 1 Uhr 6 Minuten nachmittags in Wien eintreffenden Schnellzug Nr. 12 schon von Dzieditz führe und zum Anschlusse an denselben einen Lokalzug Bielitz—Dzieditz einführe“,

wird nach dem Vorschlage des Ausschusses das Eisenbahnministerium ersucht, seinen Einfluß bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin geltend zu machen, daß doch endlich die Möglichkeit geboten werde, von Bielitz—Biala nach Wien, Brünn und Troppau und zurück in einem Tage gelangen zu können.

Von den Anträgen des Mitgliedes Johann Nepomuk Heimrich (Punkt 39 a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den für die Staatsbahnlinie Deutschbrod — Tischnowitz entworfenen Fahrplan dahin zu ändern, daß der Zug Nr. 3756 in Deutschbrod vor der Abfahrt des Schnellzuges der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn Nr. 4 nach Wien so rechtzeitig eintrifft, daß die Reisenden nach Lösung der Fahrbillete mit diesem Schnellzug weiterfahren können“,

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, anzuordnen, daß auf der Staatsbahnlinie Iglau—Taus, und zwar zwischen den Stationen Tabor und Mühlhausen mit dem um 8 Uhr 20 Mi-

nuten früh von Tabor gegen Mühlhausen abfahrenden Lastzuge Nr. 2181 und mit dem um 7 Uhr 25 Minuten abends von Mühlhausen gegen Tabor abfahrenden Lastzuge Nr. 2184 auch Personen befördert werden",

erscheint der erste Antrag durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen, wonach der Anschluß des Zuges 3756 an den Schnellzug Nr. 4 in Deutschbrod aufrecht erhalten wird, erledigt, während der zweite Antrag dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben wird.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt 40 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß auf der Staatsbahnstrecke Pilsen—Wien ein neues Schnellzugspaar eingeführt werde, mit der Abfahrt von Pilsen um 8 Uhr und der Ankunft in Wien um zirka 2 Uhr 15 Minuten, sowie in umgekehrter Richtung mit der Abfahrt von Wien um 3 Uhr und der Ankunft in Pilsen um zirka 9 Uhr",

wird die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung zur Kenntnis genommen, daß sich diese mit der beabsichtigten Umgestaltung des ganzen Fahrplanes in der Strecke Wien—Pilsen im Zusammenhange stehende Angelegenheit beim Eisenbahnministerium derzeit noch im Studium befindet.

Der weitere Antrag desselben Mitgliedes (Punkt 40 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß auf der Strecke Klattau—Pilsen ein neues Personenzugspaar mit der Abfahrt von Klattau um 6 Uhr 15 Minuten vormittags und der Ankunft in Klattau um 10 Uhr 30 Minuten abends eingeführt werde",

wird dem Vorschlage des Ausschusses gemäß abgelehnt.

Der folgende Antrag des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt 40 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß der Personenzug Nr. 618 auf der Staatsbahnstrecke Protiwin—Zditz derart geführt werde, daß er in Zditz die Schnellzüge Nr. 302 und 307 erreiche",

sowie der wegen seiner sachlichen Zusammengehörigkeit im Ausschusse unter einem verhandelte Antrag des Mitgliedes Josef Max Wolfbauer (Punkt 55 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, zu veranlassen, daß der Zug Nr. 618 der Staatsbahnstrecke Protiwin—Zditz, der um 7 Uhr 11 Minuten abends in Zditz anlangt, daselbst um etwa 12 Minuten früher eintreffe, damit der Anschluß an den Schnellzug Nr. 307 der Staatsbahnstrecke Prag—Pilsen hergestellt werde",

werden nach den Vorschlägen des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt 40 d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß auf der Strecke Pisen—Dux der k. k. österreichischen Staatsbahnen ein neues Personenzugspaar eingeführt werde, welches dadurch eine größere Beschleunigung erhielte, daß die Aufenthalte nur in den größeren Stationen stattfinden und auch dort tunlichst abgekürzt würden. Diese beschleunigten Personenzüge wären mit vierachsigen Wagen auszustatten, um den modernen Verkehrsansprüchen zu genügen und wäre auch bei den anderen Personenzügen auf dieser Strecke wenigstens ein vierachsiger Wagen einzustellen",

wurde laut Mitteilung des Referenten vom Antragsteller zurückgezogen.

Desgleichen wurde der Antrag des Mitgliedes Ivan Hribar (Punkt 41 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Zug Nr. 1723 auf der Staatsbahnstrecke Lees-Veldes—Laibach vom 1. Juli 1905 ab täglich verkehren zu lassen",

laut Mitteilung des Referenten vom Antragsteller zurückgezogen.

Der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt 42 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Personenzug Nr. 617, der von Zditz um 8 Uhr 40 Minuten abgeht und günstige Verbindungen von Prag und Pilsen aus hat, über Přibram bis Březnitz verkehren zu lassen",

und der gleichartige Antrag des Mitgliedes Viktor Riedl v. Riedenstein (Punkt 48 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, auf der Strecke Zditz—Protiwin der k. k. österreichischen Staatsbahnen den Zug Nr. 617, wenn nicht bis Protiwin, so wenigstens bis Březnitz zu führen",

werden nach Befürwortung durch den Antragsteller Johann Kaftan dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend dem Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen abgetreten, die Durchführung dieser Wünsche für einen geeigneten Zeitpunkt in Erwägung zu ziehen.

Bezüglich des weiteren Antrages des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt 42 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den gemischten Zug Nr. 4454 der Staatsbahnlinie Rattay—Přiwlak—Kacow bis Swětla verkehren zu lassen",

welchen der Antragsteller in längerer Rede lebhaft befürwortet, wird in Übereinstimmung mit dem Vorschlage des Ausschusses das Eisenbahnministerium ersucht, zu studieren, ob dem Antrage durch eine Zugsverlegung entsprochen werden könnte.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt 42 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der k. k. priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf eine bessere Zugsverbindung der Personenhaltestelle Holleschowitz mit Prag zu dringen",

wird nach warmer Unterstützung durch den Antragsteller dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend angenommen.

Bezüglich des Antrages des einberufenen Ersatzmannes Siegfried Karpeles (Punkt 43 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, geeignete Verhandlungen einzuleiten, damit die Schnellzüge Nr. 5/15 und Nr. 6/16 Wien—Lemberg, Lemberg—Wien von und nach Rußland via Brody Anschluß finden könnten",

wird nach dem Vorschlage des Ausschusses das Eisenbahnministerium ersucht, die Angelegenheit für einen geeigneten Zeitpunkt im Auge zu behalten.

Der Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt 44 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Züge Nr. 816 und 829 der Staatsbahnstrecke Prag—Moldau auch im Winter an Sonn- und Feiertagen verkehren zu lassen",

wird gemäß dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen abgetreten, demselben, wenn tunlich, Rechnung zu tragen.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Friedrich Nitsche (Punkt 45 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, für die im Staatsbetriebe stehende Lokalbahn Winterberg—Strakonitz bessere und raschere Verbindungen mit Prag zu schaffen.

Zu diesem Behufe wäre:

a) Personenzug Nr. 616 Pisek—Zditz etwas später zu legen und ein neuer Zug von Ražic nach Pisek oder Putim im Anschlusse an den Personenzug Nr. 14 der Strecke Gmünd—Eger zu erstellen;
b) die Fahrordnung des Personenzuges Nr. 618 Protiwin—Zditz derart zu erstellen, daß derselbe in Zditz an den Schnellzug Nr. 302 Pilsen—Prag Anschluß finde;

c) der Personenzug Nr. 21 Strakonitz—Pilsen um eine Stunde später und sein Gegenzug Nr. 22 um ca. 25 Minuten früher zu legen",

dessen Punkt c) laut Mitteilung des Referenten vom Antragsteller zurückgezogen wurde, während Punkt b) mit den bereits verhandelten Anträgen des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt 40 c der Tagesordnung) und Josef Max Wolfbauer (Punkt 55 a der Tagesordnung) identisch ist, wird bezüglich des Punktes a) mit dem sachlich zusammenhängenden Antrage des Mitgliedes Viktor Riedl v. Riedenstein (Punkt 48 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, auf der Strecke Protiwin—Zditz der k. k. österreichischen Staatsbahnen eine Verbindung mit dem Wiener Schnellzuge Nr. 3 herzustellen, welcher um 1 Uhr 16 Minuten nachmittags in Protiwin eintrifft",

konform dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Dr. Friedrich Nitsche (Punkt 45 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, solange nicht überhaupt bessere Verkehrsbedingungen für die staatliche Lokalbahnstrecke Budweis—Salnau geschaffen werden können und wollen, die gegenwärtige Sommerfahrordnung auch für die Winterperiode aufrecht zu erhalten",

wird nach dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zur weiteren Erwägung nach Maßgabe der zu sammelnden Erfahrungen über das Frequenzergebnis des mit 1. Mai 1905 neu eingeführten Zuges Salnau—Gojau übergeben.

Die Anträge des Mitgliedes Franz v. Pirko (Punkt 46 a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, eine teilweise Änderung des Fahrplanes der Staatsbahnlinie Wien—Linz in der Richtung eintreten zu lassen, daß

a) der um 5 Uhr 33 Minuten früh von Amstetten nach Wien verkehrende Personenzug Nr. 314 schon von St. Valentin geführt werde und daß der um 6 Uhr 5 Minuten abends von Wien abgehende Personenzug Nr. 313 bis St. Valentin verkehre;

b) der von St. Valentin um 1 Uhr 2 Minuten nachmittags nach Linz abgehende Personenzug Nr. 117 auch im Winter schon von Amstetten geführt werde",

werden in Übereinstimmung mit den Vorschlägen des Ausschusses abgelehnt.

Dagegen wird der Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt 47 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, im Einvernehmen mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auf der Linie Bruck a. d. Mur—St. Michael einen Pendelverkehr mit Motorwagen einzuführen und dadurch eine allen Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragende Verbindung der Landeshauptstadt Graz mit dem steierischen Oberlande zu ermöglichen",

gemäß dem Vorschlage des Ausschusses angenommen.

Der weitere Antrag desselben Mitgliedes (Punkt 47 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die Einführung eines möglichst beschleunigten zweiten Tagesschnellzuges in der Relation Wien—Triest und umgekehrt mit der Abfahrtszeit von Wien, resp. Triest um 12 Uhr mittags, der Passierung von Graz um ca. 6 Uhr abends und der Ankunft in Triest, resp. in Wien um ca. 10 Uhr abends zu erwirken, und zwar mit Beginn der heurigen Winterfahrordnung",

sowie der gleichartige Antrag des Mitgliedes Josef Max Wolfbauer (Punkt 55 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft mit der Winterfahrordnung 1905 einen zweiten Tagesschnellzug zwischen Triest und Wien und vice versa zur Einführung bringe, welcher mit einer größeren Geschwindigkeit verkehrt, und einerseits von Wien, anderseits von Triest nicht vor 12 Uhr mittags abfährt, Graz nach 6 Uhr abends passiert und in Wien, bezw. in Triest um ca. 10 Uhr abends eintrifft",

werden dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend dem Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen übergeben, auf die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin Einfluß zu nehmen, daß, falls ein solcher Tagesschnellzug nicht neu erstellt werden sollte, einer der bestehenden Schnellzüge in die gewünschte Fahrordnung verlegt werde.

Der Antrag des Mitgliedes Viktor Riedl v. Riedenstein (Punkt 48 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, wenn möglich noch im Sommer des Jahres 1905 an Sonn- und Feiertagen abends einen Personenzug in der Staatsbahnstrecke Březnitz—Zditz zu erstellen, welcher den Schnellzug Nr. 306 in Zditz erreicht",

wird nach dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen übergeben, dessen Durchführung nach Maßgabe der im Sommerdienste 1905 gemachten Erfahrungen für den Sommer 1906 ins Auge zu fassen.

Der weitere Antrag desselben Mitgliedes (Punkt 48 d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, auf die k. k. priv. Österreichische Nordwestbahn und auf die priv. Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft dahin zu wirken, daß

a) eine bessere, d. h. schnellere Verbindung zwischen Wien und Seidenberg, und

b) eine bessere, d. h. schnellere Verbindung, bezw. eine Nachtverbindung neu zwischen Brünn und Seidenberg erstellt werde",

wird dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend dem Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Würdigung empfohlen.

Der Antrag des Mitgliedes Rudolf M. Rohrer (Punkt 49 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß der Personenzug Nr. 811 und der Schnellzug Nr. 908 der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor 7 Uhr abends nach Brünn eingebracht und daß die Abgangszeit des Personenzuges Nr. 834, welcher Brünn dermalen um 6 Uhr 5 Minuten abends verläßt, um 15 Minuten später gelegt werde",

wird in Übereinstimmung mit dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben.

Von den Anträgen des Mitgliedes Dr. Cyrill Seifert (Punkt 50 a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin einzuwirken, daß der Personenzug Nr. 13 Wien—Prerau (Lundenburg ab 12 Uhr 48 Minuten) um 20 Minuten später gelegt werde, um in der Station Lundenburg die Ankunft des Prag-Brünner Schnellzuges Nr. 810 abzuwarten (Lundenburg an 1 Uhr 3 Minuten)",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß in Mähren die in den Stationen angebrachten Fahrordnungsplakate der Anschlußbahnen in beiden Landessprachen hergestellt werden",

wird konform den Vorschlägen des Ausschusses der erste Antrag unverändert, der zweite Antrag in nachstehender Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß für Mähren die Fahrordnungsplakate der unmittelbaren Anschlußbahnen in beiden Landessprachen hergestellt und in den wichtigeren Abzweigstationen angebracht werden."

Der Antrag des Mitgliedes Moritz Steindler (Punkt 51 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den mit 1. Mai 1905 eingeführten Zug Nr. 223 Beneschau—Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Beneschau ab 7 Uhr 30 Minuten früh) auch in der Winterfahrordnung 1905/06 zu belassen und in der Gegenrichtung an Stelle des Zuges Nr. 232 einen neuen Lokalzug einzuführen, der um 11 Uhr nachts von Prag abgehen und in Beneschau um 12 Uhr 30 Minuten nachts eintreffen würde“,

wird dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend dem Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen übergeben, denselben auf Grund der Erfahrungen des Sommerdienstes 1905 bei Aufstellung des Winterfahrplanes tunlichst zu berücksichtigen.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Eduard Türk (Punkt 52 a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß

a) der in der Strecke Freiwaldau-Gräfenberg—Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Jauernig der k. k. österreichischen Staatsbahnen an Sonn- und Feiertagen verkehrende Zug (ab Freiwaldau 7 Uhr 33 Minuten abends, an Jauernig 9 Uhr 24 Minuten abends) nicht bloß an Sonn- und Feiertagen, sondern, wenn schon nicht täglich, so doch wenigstens auch an den den Sonn- und Feiertagen vorangehenden Werktagen aufrecht erhalten werde;
b) an den den Sonn- und Feiertagen nachfolgenden Werktagen ein Zug von Jauernig, bezw. Barzdorf so zeitig nach Nieder-Lindewiese geführt werde, daß noch die ersten von dort am Morgen abgehenden Züge (5 Uhr früh nach Ziegenhals, 7 Uhr 6 Minuten früh nach Sternberg) erreicht werden“,

wurde laut Mitteilung des Referenten vom Antragsteller zurückgezogen.

Der folgende Antrag desselben Mitgliedes (Punkt 52 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht,

a) auf den Staatsbahnstrecken Jauernig—Barzdorf—Nieder-Lindewiese und Jauernig—Barzdorf—Heinersdorf je ein neues Zugspaar einzulegen und
b) den Fahrplan dieser Strecken in nachfolgender Weise zu erstellen:

Jauernig—Nieder-Lindewiese

		neu	812	814	816
Jauernig	ab	4.10	7.10	12.10	7.40
Barzdorf	an	4.23	7.22	12.23	7.56
Barzdorf	ab	4.25	7.24	12.26	7.58
Nieder-Lindewiese	an	5.38	8.35	1.38	9.09
		811	813	815	neu
Jauernig	an	7.00	11.50	6.34	10.45
Barzdorf	ab	6.54	11.37	6.17	10.35
Barzdorf	an	6.53	11.34	6.15	10.34
Nieder-Lindewiese	ab	5.43	10.20	5.06	9.17

Jauernig—Heinersdorf

Jauernig	ab	6.25		5.50
Barzdorf	an	6.42		6.07
Barzdorf	ab	6.51	8.00	6.16
Heinersdorf	an	6.55	8.04	6.19
Jauernig	an		8.42	8.21
Barzdorf	ab		8.25	8.04
Barzdorf	an	7.17	8.24	7.54
Heinersdorf	ab	7.13	8.20	7.50“

wird gemäß dem Vorschlage des Ausschusses bezüglich des ersten Teiles abgelehnt, während der zweite Teil dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben wird.

Der Antrag des Mitgliedes Siegmund Ullmann (Punkt 53 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, ab St. Michael bis Selzthal der k. k. österr. Staatsbahnen einen Lokalzug im Anschlusse an den von Graz, resp. Leoben um 9 Uhr 25 Minuten vormittags in St. Michael einlangenden Personenzug Nr. 1421 zu erstellen“,

welchen der Antragsteller unter Hinweis darauf, daß der angestrebte Zug auch eine neue Verbindung von Graz mit dem Salzkammergute darstellen würde, sehr warm befürwortet, wird, nachdem Regierungsrat Moriz Edler v. Statzer auf die bedeutenden Kosten aufmerksam gemacht hat, welche mit Rücksicht auf die zu erwartende Frequenz in dieser schon jetzt mit sechs Zugspaaren befahrenen Strecke keinesfalls zu rechtfertigen wären, dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend dem Eisenbahnministerium zum Studium übergeben.

Der weitere Antrag desselben Mitgliedes (Punkt 53 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zum Anschlusse an den Personenzug Nr. 928 Selzthal ab 6 Uhr 5 Minuten den Güterzug Nr. 2284 regelmäßig als gemischten Zug in der Staatsbahnstrecke Stainach-Irdning—Selzthal verkehren zu lassen“,

wird nach dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben.

Der nächste Antrag des genannten Mitgliedes (Punkt 53 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den in der Staatsbahnstrecke Selzthal—Stainach-Irdning während der Sommerfahrordnung in Verkehr gesetzten gemischten Zug Nr. 2281 auch während der Winterfahrordnung aufrecht zu erhalten“,

wird nach warmer Befürwortung durch den Antragsteller dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Der folgende Antrag dieses Mitgliedes (Punkt 53 d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Schnellzug Nr. 907 in der Staatsbahnstrecke St. Michael—Glandorf wie bisher in der Station St. Lambrecht anhalten zu lassen“,

wird gemäß dem Vorschlage des Ausschusses aus Erwägungen prinzipieller Natur abgelehnt.

Ebenso werden der letzte Antrag des Mitgliedes Siegmund Ullmann (Punkt 53 e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Züge Nr. 927 und 928 in der Staatsbahnstrecke Amstetten—Klein-Reifling täglich, auch während der Dauer der Winterfahrordnung verkehren zu lassen“,

und der Antrag des Mitgliedes Franz Xaver Wirth (Punkt 54 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Schnellzüge Nr. 907 und 908 der Staatsbahnstrecke St. Michael—Villach zwecks Personenaufnahme und Postabgabe in der Station Hirt anhalten zu lassen“,

konform den Vorschlägen des Ausschusses — und zwar der letztere Antrag aus Erwägungen prinzipieller Natur — abgelehnt.

Desgleichen wird der Antrag des Mitgliedes Josef Max Wolfbauer (Punkt 55 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dahin zu wirken, daß die Abfahrtszeit des in der Relation Wien—Leoben—Pontafel verkehrenden Schnellzuges Nr. 12 ab Wien Südbahnhof wieder auf die Stunde 7 Uhr 45 Minuten früh im Winter und 7 Uhr 35 Minuten früh im Sommer, welche Abfahrtszeit dieser Zug bis 1. Mai d. J. hatte, oder wenigstens auf ca. 7 Uhr 30 Minuten früh verlegt werde“,

in Übereinstimmung mit dem Vorschlage des Ausschusses abgelehnt.

Hingegen wird der Antrag des Mitgliedes Josef Max Wolfbauer (Punkt 55 d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß der Schnellzug Nr. 1 Wien—Tetschen der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn direkten Anschluß in Aussig nach Teplitz durch die Aussig-Teplitzer Eisenbahn erhalte und ein Zug von Teplitz nach Aussig zum direkten Anschluß an den Zug Nr. 2 n Wien—Prag—Bodenbach der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft geführt werde“,

dem Vorschlage des Ausschusses gemäß dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Endlich wird der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Roman Załoziecki (Punkt 56 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die früher bestandene Zugsverbindung Stryj—Chyrów der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Anschlusse an den Personenzug Nr. 1713 Lemberg—Stryj durch Verlängerung des seit 1. Mai d. J. nur bis Drohobycz verkehrenden Zuges wieder herzustellen",

nach warmer Befürwortung durch den Antragsteller dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend, dem Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Erwägung übergeben.

Der Vorsitzende spricht unter dem Beifalle der Versammlung dem Mitgliede Viktor Riedl von Riedenstein, welcher in liebenswürdigster Weise für den erkrankten Referenten Alfred Ritter v. Lindheim die Berichterstattung übernommen hat, für seine sachgemäße Mühewaltung den besten Dank aus und übergibt sodann infolge dienstlicher Verhinderung den Vorsitz Sr. Exzellenz dem Herrn Sektionschef Dr. Franz Liharzik.

Nunmehr gelangt Mitglied Moritz Dattner als Referent des Ausschusses für kommerzielle und Tarifangelegenheiten in Fragen des Personenverkehres zum Worte und wird zunächst Punkt 92 der „Mitteilungen" (Punkt 57 der Tagesordnung), betreffend Ermäßigung des Preises der Perronkarten auf 10 Heller und Aufstellung von Perronkartenautomaten in Stationen mit stärkerem Personenverkehre, ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Der Referent bespricht hierauf die eingebrachten Initiativanträge und wird zunächst der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt 58 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, im Lokalverkehre der Strecken Prag—Beraun, Prag—Modřan—Dobřisch und Prag—Beneschau der k. k. österreichischen Staatsbahnen Ermäßigungen der Personentarife einzuführen, wie dies im Lokalverkehre von Wien und im Lokalverkehre von Prag rücksichtlich der Linie der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft seit langer Zeit der Fall ist",

dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend, dem Eisenbahnministerium zur tunlichsten Würdigung empfohlen.

Der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Siegfried Karpeles (Punkt 59 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Frage der Einführung von Kilometerheften bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen in gefällige Erwägung zu ziehen",

wird im Hinblicke auf die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen gemäß dem Vorschlage des Ausschusses abgelehnt.

Der Antrag der Mitglieder Vito Morpurgo und Anton Ritter v. Vuković (Punkt 60 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird eingeladen, die Relation Spalato—Mravince der Linie Spalato—Sinj aus der II. in die I. Zone zu versetzen und dementsprechend den Tarif für Personen und Güter zu erstellen",

wird nach dem Vorschlage des Ausschusses in seinem die Gütertarife betreffenden Teil aus den vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse hervorgehobenen prinzipiellen Gründen abgelehnt, während der den Personentarif berührende Teil dieses Antrages durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt erscheint, daß die beantragte Rückversetzung der Relation Spalato—Mravince aus der II. in die I. Zone im Sinne der diesfalls bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehenden Normen demnächst durchgeführt werden wird.

Der Antrag des Mitgliedes Anton Ritter von Vuković (Punkt 61 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird eingeladen, dem Staatseisenbahnrate Mitteilung zu machen, ob die in der Herbstsession 1903 und in der Frühjahrssession 1904 beantragte Ermäßigung der Personentarife auf der Linie Spalato—Sinj der Dalmatiner Staatsbahnen mit Beginn der nächsten Sommerfahrordnung in Wirksamkeit treten wird",

hat laut Mitteilung des Referenten seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung gefunden, wonach das Eisenbahnministerium die Frage der Herabsetzung der Personentarife auf der Strecke Spalato—Sinj noch im Laufe dieses Jahres zur Entscheidung bringen werde.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Josef Max Wolfbauer (Punkt 62 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß die Gebühr für die Aufbewahrung von Gepäcksstücken am Wiener Nordbahnhofe ermäßigt werde",

wird die Mitteilung des Referenten über die ablehnende Haltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegenüber diesem Wunsche mit Bedauern zur Kenntnis genommen und das Eisenbahnministerium ersucht, im Sinne der Erklärung seines Vertreters im Ausschusse die Vereinheitlichung der Bestimmungen der österreichischen Eisenbahnen über Garderobegebühren in die Wege zu leiten.

Nunmehr gelangt Mitglied Wilhelm Brieß als Referent des Ausschusses für kommerzielle und Tarifangelegenheiten in Fragen des Güterverkehres zum Worte und wendet sich zunächst der Besprechung des III. Teiles b der „Mitteilungen" (Punkt 63 der Tagesordnung) zu.

Bei Punkt 93, betreffend Abänderung des Punktes 4 (1) der Zusatzbestimmung VI zum § 61 Betr.-Regl., bespricht der Referent die im Ausschusse unter einem in Verhandlung gezogenen Initiativanträge, nämlich den

Antrag des Mitgliedes Wilhelm Brieß (Punkt 67 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, daß die den Handel und Verkehr schwer schädigenden Zusatzbestimmungen VI/1 a bis d zu § 61 Betr.-Regl. aufgehoben werden",

und den Antrag des Mitgliedes Dr. Stephan Licht (Punkt 72 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird aufgefordert, im Verordnungswege die Änderung der Zusatzbestimmung VI zu § 61 Betr.-Regl. durch Aufnahme einer den Bestimmungen des deutschen Betriebsreglements entsprechenden Vorschrift zu vollziehen",

und wird konform dem Vorschlage des Ausschusses bezüglich dieser beiden Anträge einstimmig nachstehender Beschluß gefaßt:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird aufgefordert, mit aller Entschiedenheit bei der am 4. Juli 1905 stattfindenden Konferenz in Bern für die Änderung des Art. 6, Abs. 1, lit. e, I. Ü. im Sinne des von der österreichischen Regierung diesbezüglich eingebrachten Antrages einzutreten, in jedem Falle aber dafür zu sorgen, daß durch eine Änderung des § 51, Abs. 1, lit. l, Betr.-Regl., bezw. der Zusatzbestimmung VI zu § 61 Betr.-Regl. den berechtigten Bestrebungen des verfrachtenden Publikums wenigstens hinsichtlich des Inlandsverkehres Rechnung getragen werde, zu welchem Zwecke die ehestmögliche Abhaltung einer Enquete der Interessenten empfohlen wird."

Die Mitteilungen zu Punkt 94, betreffend Herabsetzung der Tarife für Halbwaggonsfrachten bei Versendung von Baumaterialien,

Punkt 95, betreffend Ermäßigung des Wagenladungstarifes für Heu auf der Linie Spalato—Sinj, und zu

Punkt 96, betreffend den Zeitpunkt des Zusammentrittes der nächsten Konferenz zur Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr,

werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 97, betreffend sukzessive Durchführung der Durchrechnung der Tarife im Verkehre mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auch rücksichtlich der bisher in die Durchrechnung nicht einbezogenen Staatsbahnlinien, und

Punkt 106, betreffend

a) Wiederherstellung der Frachtsätze für Rohzucker in dem vor dem 1. Mai 1904 bestandenen Ausmaße seitens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
b) Wiederherstellung des Ausnahmetarifes 18 für Raffinadezucker in der vor dem 1. Mai 1904 bestandenen Höhe seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, eventuell Erstellung der Verbandstarife für die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf eine Anschlußbahn übergehenden Zuckersendungen auf Grund des für die ganze durchlaufende Strecke durchgerechneten Barèmes der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

werden nachstehende wegen ihres sachlichen Zusammenhanges mit diesen Punkten unter einem verhandelte Anträge in Beratung gezogen, nämlich einerseits der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Brieß (Punkt 67a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die mit 1. Jänner 1905 durch Abmachung mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ins Leben getretene Durchrechnung der Tarife auch auf die in Mähren gelegenen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen auszudehnen“,

und der Antrag des Mitgliedes Dr. Stephan Licht (Punkt 72a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der in Aussicht zu nehmenden weiteren Durchrechnung der Tarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die via Nußdorf—Wien D.U.B. mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Verbindung stehenden westlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch zu berücksichtigen“,

anderseits der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt 66b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, das geeignete zu veranlassen, damit die demnächst zu publizierenden Tarife: Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2 und 3, mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Jänner 1905 im Kartierungswege zur Einführung gelangen.

Sollte die Publizierung der genannten Tarife inzwischen bereits erfolgt sein, wolle im Wege der Erlassung einer entsprechenden nachträglichen Verfügung dem gestellten Antrage Rechnung getragen werden“,

und der Antrag des Mitgliedes Dr. Stephan Licht (Punkt 72b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, für die strikte Durchführung der bereits im Vorjahre hinsichtlich des galizischen Verkehres bewilligten Durchrechnung der Tarife im Verkehre mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in allen in Betracht kommenden, insbesondere auch in den böhmischen Relationen Sorge zu tragen.“

Der Referent bringt bezüglich der ersten beiden Anträge nachstehende von Sr. Exzellenz Herrn Sektionschef Dr. Franz Liharzik im Ausschusse abgegebene Erklärung zur Kenntnis:

„Die in der Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 31. Mai 1905 genehmigte Betriebsrechnung des gesellschaftlichen Hauptbahnnetzes pro 1904 liegt dem Eisenbahnministerium derzeit noch nicht vor. Vor dessen Stellungnahme zur Geltendmachung des konzessionsmäßigen Tarifherabsetzungsrechtes gegenüber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn muß selbstverständlich die amtliche Prüfung dieser Betriebsrechnung abgewartet werden, da erst auf Grund des Ergebnisses dieser Prüfung der Umfang festgestellt werden kann, innerhalb dessen sich die einschlägige Entscheidung zu bewegen hat. Ein auf diesen Umfang bezughabender Streitfall ist dermalen bereits bekannt und bezieht sich derselbe auf die Einstellung einer Tilgungsquote für die neue Prioritätenemission der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in die Betriebsrechnung pro 1904.

Sobald die erwähnte Voraussetzung für die Stellungnahme des Eisenbahnministeriums in der in Rede stehenden Angelegenheit zugetroffen ist, wird das Eisenbahnministerium nicht ermangeln, in die Behandlung der einschlägigen Fragen einzutreten und hierbei alle bis dahin zu seiner Kenntnis gelangten Wünsche und Anregungen in eingehende und wohlwollende Erwägung zu ziehen. Es muß jedoch bemerkt werden, daß eine besonders sorgfältige Erwägung aller maßgebenden Umstände umsomehr erforderlich sein wird, als die Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon bei dem im Laufe des Jahres 1904 hinsichtlich der Durchrechnung des Gütertarifes mit den nordöstlichen Linien des Staatsbahnnetzes gepflogenen Besprechungen einen von den begründeten Anschauungen des Eisenbahnministeriums abweichenden Rechtsstandpunkt eingenommen hat, welcher von derselben auch bei Unterwerfung unter die vom Eisenbahnministerium getroffenen Verfügungen vorbehalten worden ist. Es muß also bei der im Gegenstande vom Eisenbahnministerium zu treffenden Verfügung auch mit der Eventualität gerechnet werden, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei einer neuerlichen Behandlung der in Rede stehenden Angelegenheit gleichfalls Einwendungen rechtlicher Natur geltend zu machen versuchen dürfte, welche nach Umständen die Anrufung des in den Konzessionsbestimmungen vorgesehenen Schiedsgerichtes zur Folge haben könnten. Auch wird abzuwarten sein, bis sich hinsichtlich des Betriebsergebnisses des Jahres 1905 ein klareres Bild gewinnen läßt, da zur Zeit noch nicht ermessen werden kann, welchen Einfluß außer der sonstigen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse die erst im Jänner 1905 in Kraft getretene Tarifdurchrechnung zur Folge haben wird. Eine Rücksichtnahme auf diese Wirkung erscheint umso mehr geboten, als das begründete Interesse an der Stabilität der Tarifverhältnisse es nicht zweckmäßig und überhaupt zulässig erscheinen läßt, in einem Jahre Tarifmaßnahmen in der Richtung einer Herabsetzung zu treffen, welche voraussichtlich oder möglicherweise auf Grund des Betriebsergebnisses des nächsten Jahres schon nach einem Jahre wieder zurückgenommen, eventuell durch Tariferhöhungen ersetzt werden müßten.

Wenn sonach bei der im Gegenstande zu treffenden Entscheidung nur mit besonderer Vorsicht und nur auf Grund sorgfältiger und eingehender Erhebungen vorgegangen werden kann, so wird, wie schon zuvor hervorgehoben, doch das Eisenbahnministerium nicht unterlassen, bei seinen Verfügungen den vorgebrachten Wünschen und Anregungen, sowie den sonst zu

beachtenden Rücksichten innerhalb der Grenzen der Möglichkeit Rechnung zu tragen."

Hierauf werden diese beiden Anträge nebst einem vom Mitgliede Karl Luckmann im Ausschusse gestellten und vom Mitgliede Max Freiherrn v. Mersi unterstützten Zusatzantrage:

„Das Eisenbahnministerium wird gebeten, die Durchrechnung der Nordbahntarife auch für die Stationen der Südbahn-Gesellschaft, insbesondere im Verkehre mit Triest anzustreben."

konform dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zur Würdigung und sukzessiven Durchführung empfohlen.

Bezüglich der beiden letzten Anträge, welche vom Antragsteller Gottlieb Bondy befürwortet werden, wird die laut Mitteilung des Referenten vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung zur Kenntnis genommen, daß die Einführung der unter Rücksichtnahme auf die Durchrechnung umgearbeiteten Tarife mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Jänner 1905 aus rechtlichen Erwägungen ausgeschlossen sei, daß jedoch die Staatseisenbahn-Verwaltung auf die Herausgabe der entsprechend regulierten direkten Tarife mit allen Mitteln und aller Energie dringen werde. Von den in Betracht kommenden Tarifen sei der wichtige Tarif für den Viehverkehr aus Galizien und der Bukowina bereits in Kraft getreten. Den Verfrächtern seien übrigens die Vorteile der gedachten Tarifmaßnahme schon jetzt zugänglich, indem sie die billigere Frachtberechnung sich entweder im Kartierungswege durch entsprechende Abfertigungsvorschriften in den Frachtbriefen sichern oder in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle auf Grund der Zusatzbestimmung VI zu § 61 Betr.-Regl. im Rückvergütungswege in Anspruch nehmen können.

Die Mitteilungen zu

Punkt 98, betreffend Kundmachung der neuen Verordnung über die Veröffentlichung von Tarifen für die Beförderung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf Eisenbahnen, und zu

Punkt 99, betreffend raschere Erledigung von Parteieingaben um Flüssigmachung von Refaktieansprüchen werden ohne Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 100, betreffend eventuelle Berechnung der für Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation, auch Schälerbsen und geschälte Hirse von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zugestandenen Frachtermäßigung mit 15 Prozent bis zur letzten Station der k. k. Staatsbahnen vor dem Übergange auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wird der vom Referenten mitbesprochene Antrag des einberufenen Ersatzmannes Siegfried Karpeles (Punkt 71 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die für Transporte von Mahlprodukten aus Getreide, Hülsenfrüchten, Schälerbsen und geschälter Hirse aus Galizien bis zum 1. Jänner 1905 bestandenen Refaktien von 10 Prozent, bezw. 15 Prozent auch für die neuen seit 1. Jänner 1905 geltenden durchgerechneten Tarife aufrecht zu halten",

in Übereinstimmung mit dem Vorschlage des Ausschusses abgelehnt.

Bei Punkt 101, betreffend allgemeine Zulassung von dem Handelsstande angehörigen Firmen als Empfänger von mit Notstandsfrachtbegünstigungen bedachten Artikeln, gelangt der vom Referenten unter einem besprochene Antrag des Mitgliedes Moritz Dattner (Punkt 69 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird wiederholt gebeten, bei den mit Notstandsfrachtbegünstigungen bedachten Artikeln jetzt und in Hinkunft außer den speziell als berechtigt bezeichneten Empfängern, wie Gemeinden, Pfarrämtern, landwirtschaftlichen Genossenschaften und derlei Vereinen, auch allgemein dem Handelsstande angehörige Firmen als Empfänger zuzulassen, wenn letztere den auferlegten Kontrollvorschriften zu entsprechen sich verpflichten",

im Sinne der Ausführungen des Referenten in folgender vom Ausschusse empfohlener Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei einem etwa wieder eintretenden Notstande die Wünsche der Handelskreise und anderer Konsumenten zu berücksichtigen und die bis jetzt bestehenden Gegensätze durch eine persönliche Aussprache der Interessenten zu beseitigen oder mindestens zu mildern."

Punkt 102, betreffend Einflußnahme auf die k. k. priv. Österreichische Nordwestbahn und priv. Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Zwecke einer Deklassifikation der Maschinen und Geräte aller Art der Pos. E—6/d, welche auf diesen Bahnen noch immer nach II—A—A tarifieren, nach A—B—B, wird mit Bedauern zur Kenntnis genommen.

Bei Punkt 103, betreffend Abänderung der Nomenklatur der Pos. E—6/b der Güterklassifikation und dementsprechende Ergänzung der letzten Fußnote zu dieser Position bringt Referent zur Kenntnis, daß der damit zusammenhängende Antrag des Mitgliedes Fritz Hamburger (Punkt 70 e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, eine Revision und Neutextierung der Position E 6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, zu veranlassen",

infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen vom Antragsteller zurückgezogen worden sei.

Die Mitteilungen zu Punkt 104, betreffend Deklassifikation der Güter der Pos. E 5, E 6, E 7, E 7 a, E 8 und E 9 der Güterklassifikation auf der Wippachtalbahn nach Art der diesfalls seitens der k. k. österreichischen Staatsbahnen gemachten Zugeständnisse.

Punkt 105, betreffend Anwendung jener Tarifsätze für Futter und Streuartikel bei den Notstandstarifen der Privatbahnen, welche die k. k. österreichischen Staatsbahnen berechnen, und

Punkt 110, betreffend Erwirkung eines dem Notstande des Jahres 1904 tatsächlich Rechnung tragenden Notstandstarifes bei den Privatbahnen,

Punkt 107, betreffend Einflußnahme auf die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn behufs Ausdehnung der für Marchegg transit bestehenden Frachtsätze für Zuckersendungen von mährischen Stationen nach Györ und Tot-Megyer, sowie darüber hinaus gelegenen Stationen auf alle über Marchegg nach Ungarn transitierenden Zuckersendungen, sowie ferner behufs Erstellung von Frachtsätzen nach Teschen transit und Vlarapaß transit auf gleicher Basis wie nach Marchegg transit für Zuckersendungen nach Oberungarn und zu

Punkt 108, betreffend nachdrückliche Einflußnahme auf die priv. Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft behufs Herabsetzung der Frachtentarife für Kohle aus dem Rossitzer Reviere nach Brünn und den anschließenden Relationen in Mähren werden ohne weitere Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 109, betreffend tunlichste Ausgleichung der in den Zuckertarifen des Binnenverkehres einge-

tretenen Differenzen, bringt Referent die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gemachte Mitteilung zur Kenntnis, daß der einschlägige Tarifnachtrag voraussichtlich am 1. Juli in Kraft treten wird.

Die Mitteilungen zu

Punkt 111, betreffend die Beistellung von Eis für die aus Galizien und der Bukowina mit der Eisenbahn nach Wien-Markthalle beförderten Fleischsendungen,

Punkt 112, betreffend Ergänzung der im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A—VIII—2, vorgesehenen Reexpeditionsbefugnisse für Bretter, und zu

Punkt 113, betreffend die vom 2. November 1904 bis inkl. 1. Mai 1905 erschienenen wichtigsten Tarife, werden ohne weitere Bemerkung zur Kenntnis genommen.

Ferner bringt der Referent zur Kenntnis, daß laut Mitteilung des Vertreters des Eisenbahnministeriums im Ausschusse die durch einen Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy in der Herbstsession 1904 angeregte Frage der Abstellung der beim Galizisch-Prager Borstenviehverkehr herrschenden Unzukömmlichkeiten im Sinne der damals gemachten Zusage seitens des Eisenbahnministeriums einer eingehenden Besprechung mit den Interessenten und den beteiligten Bahnverwaltungen unterzogen worden sei, bei welcher festgestellt werden konnte, daß den Wünschen der Interessenten insbesondere in Ansehung der Beförderungsdauer, sowie der Konstruktion der Viehwagen im wesentlichen bereits Rechnung getragen sei.

Die Versammlung nimmt diese Mitteilungen zur Kenntnis und spricht dem Eisenbahnministerium den Dank für das betätigte Entgegenkommen aus.

Hierauf bringt der Referent zur Kenntnis, daß in der Ausschußsitzung in Ansehung der vom Staatseisenbahnrate in der Frühjahrssession 1904 angeregten Übernahme der neuen „Allgemeinen Bedingnisse für den Abschluß von Schleppbahnverträgen im Bereiche der k. k. österreichischen Staatsbahnen“ seitens der Privatbahnen, der Vertreter des Eisenbahnministeriums die Mitteilung gemacht habe, daß die Privatbahnen die vom Staatseisenbahnrate gewünschte unveränderte Übernahme der genannten allgemeinen Bedingnisse hauptsächlich aus finanziellen Gründen abgelehnt, sich aber bereit erklärt haben, an der Hand der allgemeinen Bedingnisse der Staatsbahnen anderweitige einheitliche Bedingnisse für den Abschluß von Schleppbahnverträgen festzustellen. Der Entwurf solcher einheitlicher Bedingnisse sei von einem Komitee der Privatbahnen unter Mitwirkung des Eisenbahnministeriums ausgearbeitet worden. Die Erklärungen über diesen Entwurf seien noch nicht von allen Privatbahnen eingegangen.

Die vorstehende Mitteilung wird von der Versammlung zur Kenntnis genommen und das Eisenbahnministerium um Vorlage der von den Privatbahnen vereinbarten Grundzüge in der nächsten Session ersucht.

Der Referent wendet sich hierauf den übrigen Initiativanträgen in der Reihenfolge der Tagesordnung zu und bespricht zunächst die Anträge des Mitgliedes Alexander Adler (Punkt 64 a bis d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, daß

a) der Transport lebender Tiere, besonders bei ungünstiger Witterung möglichst rasch und ohne unumgänglich notwendige Unterbrechung erfolge;

b) die Bestimmungen des Betriebsreglements (§§ 44 bis 47) dahin ergänzt werden, daß der Empfänger lebenden Viehes sofort, spätestens innerhalb zwei Stunden nach Eintreffen des Transportes in der Bestimmungsstation vom Bahnamte verständigt werden müsse;

c) der Stationsvorstand in allen Fällen, wenn er nicht bestimmt davon Kenntnis hat, daß der Beschautierarzt vom Empfänger über die richtige Zeit der Ankunft verständigt wurde und das Vieh nach den Bestimmungen des Tierseuchengesetzes vor der Ausladung „beschaut“ werden muß, den bestellten tierärztlichen Sachverständigen sofort nach Ankunft des Transportes auf Kosten des Empfängers zu verständigen habe, endlich

d) daß im Interesse des Dienstes und der lebendes Vieh zur Aus- und Verladung bringenden Parteien, den tierärztlichen Beschauorganen im Dienste, unter Bezahlung der Personenzugsgebühr, die Benützung der verkehrenden Güterzüge (wie der k. k. Finanzwache etc.) gestattet werde, wenn sie in einem Reverse auf jeden gelegentlich der Benützung der Güterzüge, auf Grund der Haftpflicht der Eisenbahnen erwachsenden Anspruch auf Entschädigung verzichten.“

Dieselben erscheinen laut Mitteilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärungen erledigt.

Der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Rußmann (Punkt 65 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seinen Einfluß dahin geltend machen zu wollen, daß der Artikel Spiritus im Verkehre mit Ungarn einheitlich nach Klasse A tarifiere ohne Rücksicht darauf, ob er als rektifizierter Triplosprit, Anissprit, Kümmelsprit oder Rumsprit deklariert ist, und daß denaturierter Spiritus und rektifizierter Spiritus im Verkehre mit Ungarn bei Wagenladungen von 10.000 kg nach Spezialtarif I behandelt werde“,

wird dem Vorschlage des Ausschusses gemäß dem Eisenbahnministerium mit der Modifikation zur Würdigung empfohlen, daß die Tarife für den Verkehr nach Ungarn nicht höher sein sollen als in der Gegenrichtung.

Der nächste Antrag derselben Mitglieder (Punkt 65 b der Tagesordnung):

Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Verfügung treffen zu wollen, daß „Abfälle von Watte“ tarifarisch wie „Abfälle von neuen Baumwollstoffen“, und zwar nach Klasse II, bezw. A, bezw. Ausnahmetarif III c behandelt werden“,

wird nach dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zur Vorlage an die gemeinschaftliche Eisenbahn-Direktorenkonferenz empfohlen.

Der letzte Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Rußmann (Punkt 65 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dafür sorgen zu wollen, daß die auf den östlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen rücksichtlich der Biertransporte herrschenden Unzukömmlichkeiten abgestellt werden“,

erscheint laut Mitteilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt, wonach die Staatseisenbahnverwaltung der raschen und klaglosen Abwicklung der Biertransporte vollste Aufmerksamkeit zuwende und gerne bereit sei, zu ihrer Kenntnis gelangende konkrete Unzukömmlichkeiten, wenn irgend möglich, abzustellen.

Der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt 66 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehenden generell gültigen Ausnahmetarife und Deklassifikationen in analoger Weise, wie dies bei den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen der Fall ist, in geeignete Richtungstarife mit bestimmten Aufgabs-, bezw. Abgabsstationen umzuwandeln und zu diesem Zwecke die nötigen Erhebungen unter Anhörung der österreichischen Handels- und Gewerbekammern, sowie der landwirtschaftlichen Hauptkorporationen einzuleiten. Sobald diesfalls

„hinsichtlich der k. k. österreichischen Staatsbahnen das geeignete veranlaßt wird, wäre auch auf die österreichischen Privatbahnverwaltungen zwecks Einleitung analoger Maßnahmen hinzuwirken",

wird im Hinblicke auf die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Karl Chiari (Punkt 68 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Frachtsätze für gebrannten Kalk von Märzdorf (k.k.St.B.) nach Dresden-Altstadt, Neustadt und Friedrichstadt herabzusetzen",

erscheint laut Mitteilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt, daß zwar nicht in der Relation nach Dresden, wohl aber in dem für die Interessenten gleich wichtigen Verkehre nach Breslau eine Ermäßigung der Frachtsätze eintreten werde.

Der Antrag des Mitgliedes Moritz Dattner (Punkt 69 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, Verfügungen treffen zu wollen, damit die Begünstigung der Reexpedition für den Zentralviehmarkt Krakau (Station Grzegórski der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów) für Transporte von Horn-, Borsten- und Zuchtvieh von Stationen der östlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach jenen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, für welche die Durchrechnung der Tarife erfolgt, zur Durchführung gelange",

hat laut Mitteilung des Referenten seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse erteilten Aufklärungen gefunden, mit welchen sich der Antragsteller zufrieden gab.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Moritz Dattner (Punkt 69 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die für die Anwendung des ermäßigten Frachtsatzes laut Tarif, Teil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr für Albumine, Eierpräparate und Kalkeiersendungen festgesetzte 42-, resp. 30tägige Frist zur Weiterbeförderung nach dem Einlangen der Eiersendungen in den österreichischen Grenzstationen durchschnittlich auf 6 Monate erstrecken zu wollen",

wird die Mitteilung des Referenten zur Kenntnis genommen, daß laut Äußerung des Vertreters des Eisenbahnministeriums im Ausschusse der genannten Zentralstelle Eingaben aus den Kreisen der galizischen Eierhändler vorliegen, die im Gegenteile eine Einschränkung der fraglichen Frist verlangen, daher vorerst die Frage des Bedürfnisses geprüft werden müsse, zu welchem Behufe das Eisenbahnministerium Erhebungen an Ort und Stelle in Aussicht genommen habe.

Der Antrag des Mitgliedes Fritz Hamburger (Punkt 70 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Nomenklatur der Position O—4 c der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, wie folgt abzuändern:

c) Schmieröle, auch mit Zusatz von fetten Ölen und Harzölen, sowie auch von Fetten (konsistenten Ölen, Schmierfetten) wie Zylinder-, Kolben-, Maschinen-, Spindel-, Turbinen-, Globe-, Lubrikating-, Paraffin-, Valvoline-, Vaseline-, Vulkan- u. dgl. konsistente Öle, auch in Kübeln, Blechbehältern u. dgl. verpackt",

erscheint laut Mitteilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung, welche der Antragsteller befriedigt zur Kenntnis nahm, erledigt.

Der weitere Antrag desselben Mitgliedes (Punkt 70 b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die besonderen Vorschriften des Abschnittes C IV der Abteilung B des Tarifes, Teil I, dahin abzuändern, daß die betreffenden Bestimmungen dann keine Anwendung finden, wenn der zur Verladung gebrachte Gegenstand die Länge des zum Transporte verwendeten Eisenbahnwagens nicht überschreitet",

sowie der im Ausschusse unter einem verhandelte Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt 76 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, zu veranlassen, es möge Punkt IV, Abschn. C, Tarif Teil I, der allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Gütern dahin abgeändert werden, daß der betreffende Tarif künftighin statt für Gegenstände von mehr als 7 m Länge erst für solche von mehr als 9 m Länge angewendet werde",

werden dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend angenommen.

Der nächste Antrag des Mitgliedes Fritz Hamburger (Punkt 70 c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, aus der Nomenklatur der Position E—5 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, das Wort „ungelocht" zu eliminieren",

wird, da bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen kein diesfälliger Unterschied besteht, nach dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zur Vorlage an die gemeinschaftliche Eisenbahn-Direktorenkonferenz empfohlen.

Der Antrag desselben Mitgliedes (Punkt 70 d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Nomenklatur der Position T—15 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, dahin abzuändern, daß die dort vorgesehene Klassifikation nach Klasse II—A—B für Roßhaare von Schweif und Mähne, ferner Haare von Rindsschweifen dann Gültigkeit hat, wenn diese Artikel ungereinigt, unverarbeitet, nicht gewaschen (roh) zur Aufgabe gebracht werden. Es wäre demnach in der Fußnote nach den Worten: „Roßhaare von Schweif und Mähne, ferner Haare von Rindsschweifen" einzuschalten: „gereinigt und verarbeitet",

wurde laut Mitteilung des Referenten infolge der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen vom Antragsteller zurückgezogen.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Fritz Hamburger (Punkt 70 f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Regulierung des direkten Tarifes für den Verkehr mit der Levante zu veranlassen",

hat laut Mitteilung des Referenten seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung gefunden, daß in dem dem Antrage zugrunde liegenden Falle bereits Abhilfe getroffen worden sei.

Bezüglich des Antrages des einberufenen Ersatzmannes Siegfried Karpeles (Punkt 71 a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Bestimmungen des Betriebsreglements dahin zu ergänzen, daß die in § 75, Al. 1, enthaltenen Vorschriften, betreffend „die Haftung der Eisenbahnen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist", auch auf Sendungen alla rinfusa Anwendung finden sollen",

wird konform dem Vorschlage des Ausschusses das Eisenbahnministerium ersucht, die Aufhebung der bisherigen Haftungsbeschränkungen bei alla rinfusa-Sendungen im Zusammenhange mit einer Erhöhung des natürlichen Kalos in Erwägung zu ziehen.

Der Antrag des Mitgliedes Vito Morpurgo (Punkt 73 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, nachstehende Frachtermäßigungen auf der Linie Spalato—Knin der Dalmatiner Staatsbahnen eintreten zu lassen;

a) für Bauholz in der Relation Knin—Spalato soll anstatt
Spezialtarif 2 . . . . K 58
Spezialtarif 3 . . . . K 52
pro Waggonladung von ca. 10.000 kg Anwendung finden;
b) für geschlossene Waggons, welche sonst leer von Knin nach Spalato zurückkehren, soll die Fracht für das Gewicht von 5000 kg auf K 29 reduziert werden;
c) die Fracht von Siverič nach Spalato soll für Waggons von 12.000 und 15.000 kg auf K 26 reduziert werden;
d) für Heusendungen von 2500 kg von Knin nach Spalato und von Druis nach Spalato soll der Frachtsatz pro Meterzentner von 90 auf 60 Heller, resp. von 76 auf 50 Heller und ebenso für die anderen Relationen entsprechend reduziert werden",

wird gemäß dem Vorschlage des Ausschusses abgelehnt.

Der Antrag der Mitglieder Vito Morpurgo und Anton Ritter v. Vuković (Punkt 74a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, nachstehende Frachtermäßigungen auf der Linie Spalato—Sinj der Dalmatiner Staatsbahnen eintreten zu lassen:
a) Die Fracht für Tabak von Sinj nach Spalato in Waggons von 5000 kg und darüber möge auf 36 Heller pro 100 kg reduziert werden;
b) die Fracht für Stückgüter in Waggons von mindestens 3000 kg von, resp. nach Sinj möge auf 45 Heller pro 100 kg reduziert werden;
c) die Fracht für komplette Wagenladungen Eisenerze von Dugopolje nach Spalato möge von 24 auf 18 Heller pro 100 kg ermäßigt und im gleichen Verhältnisse auch rücksichtlich anderer Relationen dieser Linie nach Bedarf herabgesetzt werden;
d) für komplette Wagenladungen Wein, Trauben, Weinmost, Treber und Trester von und nach jeder beliebigen Station der Dalmatiner Staatsbahnen möge die Fracht um 50 Prozent reduziert werden;
e) die gleiche Ermäßigung auf obige Artikel sub d) und für komplette Wagenladungen möge auch für Sendungen im Verkehre zwischen sämtlichen Stationen der Linie Spalato—Knin mit jenen der Linie Spalato—Sinj gewährt werden",

wird in Übereinstimmung mit dem Vorschlage des Ausschusses hinsichtlich der Punkte a, b, d und e abgelehnt, während Punkt c im Hinblick auf bereits bestehende weitergehende Zugeständnisse gegenstandslos erscheint.

Bezüglich des Antrages der Mitglieder Vito Morpurgo und Anton Ritter v. Vuković (Punkt 74b der Tagesordnung):

„Nachdem infolge des am 18. Jänner 1904 auf der Strecke Spalato—Sinj vorgekommenen Eisenbahnunfalles diese Linie nur bei günstiger Witterung im Betriebe steht, was Verzögerungen in der Beförderung von Gütern zur Folge hat, wird das k. k. Eisenbahnministerium eingeladen, das Nötige zu veranlassen, damit die infolge solcher Verzögerungen ohne Verschulden der Parteien auflaufenden Lagerzinse denselben nicht aufgerechnet werden",

hat laut Mitteilung des Referenten die Abstimmung zu entfallen, da die Antragsteller die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung befriedigt zur Kenntnis genommen haben.

Der Antrag des Mitgliedes Franz v. Pirko (Punkt 75 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Bestimmungen für den Transport lebender Fische dahin abzuändern, daß zur Beförderung derselben auch die von der Firma M. J. Elsinger & Söhne in Wien erfundenen, patentierten wasserdichten Einsatzplachen zugelassen werden und zur Ermittlung der Wasserkubatur die Bodenfläche der Waggons und die jeweilige Höhe des Wasserstandes in Berechnung gebracht werde",

wird dem Vorschlage des Ausschusses entsprechend dem Eisenbahnministerium zur Vorlage an die gemeinschaftliche Eisenbahndirektoren-Konferenz empfohlen.

Der Antrag des Mitgliedes Siegmund Ullmann (Punkt 77a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1 und 2, Abschn. A, VIII, 2, vorgesehene Reexpeditionsbefugnis für Bretter außerhalb des Lagerhausverkehres auf Schnittholz, Position Holz 18c, auszudehnen",

wird nach dem Vorschlage des Ausschusses dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Bezüglich der weiteren Anträge des Mitgliedes Siegmund Ullmann (Punkt 77b und c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, für Schwarten, Abfallholz beim Sägebetrieb abfallend, der Position Holz 19e des Lokalgütertarifes, Teil I, bisher nach Ausnahmetarif I, resp. von gewissen Stationen zwischen Ausnahmetarif I und Ausnahmetarif II tarifierend, ausnahmslos den Ausnahmetarif II bei Bezahlung des effektiv verladenen Gewichtes, jedoch mindestens für 10.000 kg zur Anwendung zu bringen",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Frachtsatz für Stammholz über 2·5 m Länge der Position Holz 18a des Lokalgütertarifes, Teil I, bei Bezug und Verschnitt desselben durch Sägewerke um die Manipulationsgebühr zu kürzen",

bringt Referent zur Kenntnis, daß von der Beratung derselben mit Rücksicht auf die Mitteilung des Vertreters des Eisenbahnministeriums von der anfangs Juli 1905 abzuhaltenden Expertise über die Holzexporttarife, nachdem es sich nicht empfehlen würde, den Ergebnissen dieser Expertise irgendwie vorzugreifen, im Einverständnisse mit dem Antragsteller vorläufig abgesehen wurde.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Josef Max Wolfbauer (Punkt 78 der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, zu veranlassen, daß im Sinne des Lagerhausgesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, dem öffentlichen Lagerhause und Freilager der Ersten österreichischen Aktiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, Wien, II. Praterquai, dieselbe Manipulationsgebühren-Rückvergütung zugestanden werde, wie sie dem an demselben Schienenstrange unmittelbar daneben befindlichen Lagerhause der Stadt Wien laut Publikation im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 143 vom 15. Dezember 1904 unter Postnummer 3454 zugestanden worden ist",

wird die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung zur Kenntnis genommen, daß derzeit noch Erhebungen gepflogen werden, über deren Ergebnis erst in der nächsten Session berichtet werden wird.

Nachdem die Tagesordnung erschöpft ist und auch keine weiteren Beratungsgegenstände vorliegen, spricht Se. Exzellenz der Herr Vorsitzende dem gesamten Staatseisenbahnrate, sowie den Referenten für die aufgewendete Mühe und die eingehende Behandlung der zahlreichen Punkte der Tagesordnung den wärmsten Dank aus.

Anknüpfend an die Eröffnungsrede Sr. Exzellenz des Herrn Leiters des Eisenbahnministeriums gibt Mitglied Gottlieb Bondy im Namen der Versammlung der Versicherung Ausdruck, daß der Staatseisenbahnrat nach wie vor nach bestem Wissen und Gewissen seine Pflicht erfüllen werde. Gleichzeitig dankt er unter lebhaftem Beifalle der Versammlung Sr. Exzellenz dem Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums, sowie dem Herrn Vorsitzenden für die objektive und unparteiische Leitung der Verhandlungen und spricht den Organen des Eisenbahnministeriums für ihre Mitwirkung bei den Beratungen die wärmste Anerkennung aus.

Der Vorsitzende schließt hierauf die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes für diese freundlichen Kundgebungen, welche er nicht ermangeln werde, Seiner Exzellenz dem Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums zur Kenntnis zu bringen.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe in Marienbad. (Ergebnis der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. Juli das im Protokolle ddo. Marienbad den 14. Juni niedergelegte Ergebnis der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der schmalspurigen elektrischen Kleinbahn in Marienbad zur Kenntnis genommen und die in diesem Protokolle getroffenen Bestimmungen und gestellten Anträge genehmigt. [E.-M.-Z. 28.830.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Martinsberg über Laimbach und Pöggstall nach Weitenegg. (Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 1. Juli die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über das von Dr. Rudolf Mayreder, behördl. autor. Bauingenieur in Wien, namens der Konzessionswerber für eine normalspurige ca. 36·7 km lange Lokalbahn von Martinsberg über Laimbach und Pöggstall nach Weitenegg zum Anschlusse an die projektierte li ksufrige Donautalbahn Krems-Grein vorgelegte generelle Projekt dieser Lokalbahn im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 22.873.]

Bukowinaer Lokalbahnen. (Linie Kimpolung—Dorna watra mit Abzweigung Pożoritta—Louisenthal: Bauinangriffnahme des Flügels Pożoritta—Louisenthal.) Laut Anzeige der Bukowinaer Lokalbahnen wurden die Bauarbeiten für die Zweiglinie Pożoritta—Louisenthal der Lokalbahn Kimpolung—Dorna watra mit 10. Juli in Angriff genommen. [E.-M.-Z. 33.258.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Tarnów nach Szczucin. (Geleiseplan für die Anschlußstation Tarnów.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Juni den vom Landesausschusse des Königreiches Galizien im Wege der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau vorgelegten Geleiseplan für die Anschlußstation Tarnów der projektierten Lokalbahn Tarnów-Szczucin, unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen genehmigt. [E.-M.-Z. 19.097.]

Schmalspurige Forstbahn im fürsterzbischöflichen Reviere Lhotta der Gemeinde Rainochowitz (Mähren). (Verschiebung der für den 18. und 19. Juli anberaumten kommissionellen Amtshandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat unterm 10. Juli die für den 18. und 19. Juli anberaumte kommissionelle Übernahme der zur Ausführung bewilligten schmalspurigen Waldbahn im fürsterzbischöflichen Reviere Lhotta auf den 19. und 20. Juli verschoben. [E.-M.-Z. 33.217.]

Projektierte Lokalbahn Krainburg - Neumarktl. (Detailprojekt für die Varianten, betreffend die Anfangs- und Endstrecke; Anberaumung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 11. Juli über das vom k. k. Regierungsrate Dr. Siegfried Werner in Wien namens der Konzessionswerber der Lokalbahn Krainburg-Neumarktl vorgelegte Detailprojekt für die Varianten, betreffend die Anfangsstrecke bis km 1·113 und die Endstrecke von km 13·389 bis km 15·304 der genannten Lokalbahn, sowie für das von der Station Neumarktl zur Fabrik der Firma Ed. Glanzmann & And. Gaßner projektierte Industriegeleise, die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen in der Zeit vom 26. bis einschließlich 28. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 33.523.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk - Bachórz (-Dynów). (Projekt für die Tore beim Tunnel in km 35·3/9.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7 Juli das von der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg vorgelegte Projekt für die Errichtung von Toren beim Tunnel in km 35·3/9 der Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (-Dynów) nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 32.062.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlieferung von Lokomotiven und Tendern.) Für die k. k. österr. Staatsbahnen wurden im II. Quartal 1905 nachstehende Fahrbetriebsmittel eingeliefert, und zwar:

1. 22 Stück Lokomotiven (10 Stück mit Kesseltype 206, 6 mit Type 170/05, 4 mit Type 180/05 und 2 mit Type 97/96). Die Anzahl der Bremsachsen beträgt bei 2 Lokomotiven je 2, bei 10 Lokomotiven je 3 und bei den übrigen je 4. Sämtliche Lokomotiven sind mit Dampfheizung, Vakuumbremse, Feuerspritze und Rauchverzehrer, 20 Lokomotiven mit Geschwindigkeitsmesser und 2 mit Pulsometer ausgerüstet.
2. 17 Stück Tender, welche sämtlich mit Vakuumbremse und Dampfheizung ausgerüstet sind.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des XCIV. Stückes.) Das am 10. Juli 1905 herausgegebene XCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1974: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 8. Juli 1905, Z. XII-2102/7, betreffend den Viehverkehr vom Zentralviehmarkte zu St. Marx in Wien.

— (Inhalt des XCV. Stückes.) Das am 11. Juli 1905 herausgegebene XCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1975: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Juli 1905, Z. 31.251, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des XCVI. Stückes.) Das am 12. Juli 1905 herausgegebene XCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1976: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Juli 1905, Z. 31.089, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Tschernembl (Krain) nach Kroatien-Slawonien.

Nr. 1977: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 7. Juli 1905, Z. 20.784, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Kotzman, Sereth, Waszkoutz und Czernowitz.

— (Inhalt des XCVII. Stückes.) Das am 13. Juli 1905 herausgegebene XCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1978: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Juli 1905, Z. 31.539, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 1979: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 8. Juli 1905, Z. 34.376, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Klauentieren im Gerichtsbezirke Göding, sowie in mehreren Gemeinden des Gerichtsbezirkes Lundenburg.

— (Inhalt des XCVIII. Stückes.) Das am 14. Juli 1905 herausgegebene XCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1980: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Juni 1905, Z. 31.785, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Ungarn.

— (Inhalt des XCIX. Stückes.) Das am 17. Juli 1905 herausgegebene XCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1981: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Juli 1905, Z. 31.964, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Tschernembl (Krain) nach Kroatien-Slawonien.

Nr. 1982: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 6. Juli 1905, Z. 105.230/I, betreffend die Sperre der Bezirke Bosn.-Dubica und Sanskimost gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1901.

Einführung neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes 11 und Änderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 25.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 11 (Eisen und Stahl), Abteilung II B c, zur Einführung:

Von	Nach: Amsterdam, Dortrecht, Middelburg N.St.B., Rotterdam, Vlissingen N.St.B. transit	Nach: Hoek van Holland H.B. transit
	Mark pro 100 kg	
Bubentsch, Bubna, Lieben, Prag (sämtliche Bahnhöfe), Smichow, Wysocan	2·41	2·51

Diese Frachtsätze kommen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern oder nach deutschen Kolonien bestimmt sind.

Gleichzeitig werden die vorstehend genannten österreichischen Stationen in die Abteilung C III 1—3 c des Ausnahmetarifes 11 mit den für Wien Staatsbahnhof gültigen Frachtsätzen (s. Seite 8 des Nachtrages III zum Tarifheft 1) einbezogen.

Vom obengenannten Zeitpunkte erhält ferner die Nomenklatur der Abteilung B des Ausnahmetarifes 25 folgende Fassung:

„**B.** Blech, Draht, Hülsen, Plättchen und Stangen, sämtlich aus unedlen Metallen und deren Mischungen."

Wien, am 15. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.561/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 83 v. 20./VII. 1905. [1005]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Genehmigung der Einführung einer Zuschlagsfrist, Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit und Entladefrist in der Station Görz.

Die am 10. Juli 1905 kundgemachte Einführung einer Zuschlagsfrist, Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit und Entladefrist in der Station Görz wurde mit Erlaß des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. Juli 1905, Z. 33.526/16 a, genehmigt.

Wien, am 14. Juli 1905. S.B. Z. 14.693-V IV/05.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1006]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1903.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen im Rahmen des obenbezeichneten Tarifes, und zwar in Ergänzung der Abteilung A des Ausnahmetarifes Nr. 1 a (Lebensmittel als Eilstückgut), nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach, bezw. von	Pécs und Pécs-Külváros Abteilung A Frachtsätze in Mark für 100 kg
München Hauptbhf.	9·11
München-Laim	9·14
München O.B.	8·99
München-Schwabing	9·23
München S.B.	9·03

Wien, am 17. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.500/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1007]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Benützung des Schnellzuges von Wagram nach Wien.

Vom 1. August 1905 angefangen wird der Schnellzug Nr. 4 A (Oderberg ab 1 U. 34 M. nachts, Wien an 7 U. 8 M. früh) in Wagram täglich zwecks Aufnahme und Absetzens von Reisenden anhalten.

Die Abfahrt des genannten Zuges von Wagram erfolgt um 6 U. 46 M. früh.

Den Reisenden von Wagram ist die Benützung dieses Zuges zur Fahrt nach Wien mit für Personenzüge gültigen Fahrtausweisen gestattet.

Wien, am 17. Juli 1905.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1008]

Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarifheft 2.

Mit 1. September 1905 tritt der Nachtrag I zum Tarifheft 2 für den Österreichisch-Ungarischen Personenverkehr, gültig vom 1. Jänner 1904, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages werden ab 15. August 1905 bei der kommerziellen Direktion der Südbahn in Wien zum Preise von 20 Heller erhältlich sein.

Wien, am 15. Juli 1905. S.B. Z. 8143-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1009]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1903.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Hopfen in Wagenladungen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Ujvidék Abteilung A	
	A	B
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Nürnberg-Doos	7·06	6·62
Nürnberg-Dutzendteich	7·02	6·59
Nürnberg H.B.	7·04	6·61
Nürnberg-Mögeldorf	7·04	6·61
Nürnberg N.B.	7·08	6·63
Nürnberg N.O.B.	7·06	6·62
Nürnberg N.W.B.	7·10	6·65
Nürnberg O.B.	7·04	6·61
Nürnberg R.B.	7·03	6·60
Nürnberg-Schweinau	7·05	6·62

Es gelten die Frachtsätze

der Abteilung A bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief;

der Abteilung B bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

Wien, am 17. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.822/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1010]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refaktie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab 1. August 1905 bis Schiffahrtsschluß 1905 jeweilig bestehenden tarifmäßigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Ölsaaten und Reis (ungeschält) pro 100 kg folgende Refaktien gewährt:

1. Von allen unterhalb Budapest bis inkl. Ómoldova gelegenen Donaustationen, von Theiß-, Drau- und Savestationen, ferner von Stationen des Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Kanales nach Mohács, Budapest, Györ (Raab), Pozsony (Preßburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . 8 Heller
2. Von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen
   a) nach Györ (Raab) und Pozsony (Preßburg) . . . . 4 „
   b) nach Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inkl. Engelhartszell gelegenen Stationen . . 6 „
3. Nach Barcs von Donaustationen unterhalb Budapest bis inkl. Ómoldova, dann von Stationen der Theiß, der Save, der Drau, des Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Kanales . . . . 6 „
4. Nach Sziszek von Donaustationen unterhalb Budapest bis inkl. Ómoldova, dann von Stationen der Theiß, der Save und des Bega-Kanales . . . . 6 „
5. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen nach Temesvár, Szeged (Szegedin), Eszék (Essegg), Mohács, Barcs, Sziszek (Sissek), Budapest, Györ (Raab), Pozsony (Preßburg), Wien, Korneuburg, Linz . . . . 15 Ctms.

Die vorbezifferten Refaktien können beansprucht werden, wenn an sackierten Teilsendungen in der Zeit vom 1. August 1905 bis Schiffahrtsschluß 1905 in den vorstehend

sub 1, 2, 3 und 4 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 1000 q,

sub 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 1000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Kumulierung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3 und 4 mit jener der Verkehrsrelation sub 5 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die Refaktien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidiert, und sind die betreffenden Frachtdokumente längstens bis Ende Jänner 1906 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refaktien erlischt.

Wien, im Juli 1906.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1011]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 8, vom 1. April 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden die nachfolgend angeführten Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 22 für Graphit, roh, auch gemahlen, sowie geschlemmt oder in Tafeln, Kugeln oder Blocks geformt, auch Graphiterde, mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach	Von								
	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen					Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			
	Budweis	Hauersdorf	Krumau	Netolitz Stadt	Schwarzbach-Stuben	Böhm.-Trübau	Brüsau-Brünnlitz	Hohenstadt	Müglitz
	Frachtsätze für 100 kg in Mark								
Stationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.									
Busendorf	2·01	2·61	2·21	2·14	2·50	2·65	2·75	2·68	2·78
Deutsch-Oth.	2·16	2·77	2·36	2·29	2·65	2·80	2·90	2·84	2·94
Diedenhofen	2·09	2·69	2·29	2·22	2·58	2·73	2·83	2·76	2·86
Düdelingen Werk	2·15	2·75	2·35	2·28	2·64	2·79	2·89	2·82	2·92
Esch	2·16	2·76	2·36	2·29	2·65	2·80	2·90	2·83	2·93
Gandringen	2·11	2·72	2·31	2·24	2·60	2·75	2·85	2·79	2·89
Metz	2·06	2·66	2·26	2·19	2·55	2·70	2·80	2·73	2·83
Mühlhausen Nord	1·99	2·59	2·16	2·12	2·45	2·63	2·73	2·66	2·76
Mühlhausen Wanne	1·99	2·60	2·16	2·13	2·45	2·64	2·74	2·67	2·77
Rombach	2·12	2·72	2·32	2·25	2·61	2·76	2·86	2·79	2·89
Straßburg Hauptbahnhof, Straßburg-Neudorf, Straßburg-Rheinhafen, Königshofen und Schilligheim	1·76	2·36	1·96	1·89	2·25	2·40	2·50	2·43	2·53

Wien, am 17. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.386/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1012]

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. April 1901.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Lithoponweiß (Lithopone, Zinksulfidweiß) bei Frachtzahlung für mindestens

a) 5.000 kg
b) 10.000 kg

für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vorbezeichneten Tarifes folgende Frachtsätze zur Anwendung.

Nach	Von Hruschau a)	Von Hruschau b)
	Centimes für 100 kg	
Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Lindau transit	420	271
St. Margrethen transit	424	274
Romanshorn	440	289
Basel-St. Johann, Basel S.B.B. und Bad.B.	501	322
Schaffhausen S.B.B. und Bad.B.	461	296

Die Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zum Eingange in die Schweiz verzollt werden und nicht nach dem deutschen Zollgebiete weitergehen.

Wien, am 17. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.560/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1013]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3.

Berichtigung eines Druckfehlers.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 wird der im Tarife, Teil II, Heft 3, des Österreichischen Eisenbahnverbandes auf Seite 312 für Güter der Klasse I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg von Pilsen k.k.St.B. nach Zauchtel K.F.N.B. oder umgekehrt enthaltene Frachtsatz von 453 Heller auf 553 Heller für 100 kg berichtigt.

Wien, am 14. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1014]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Getreide und Hülsenfrüchte, sowie für leere Getreidesäcke.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, ferner für leere Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte, sowie bei Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachfolgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von oder nach der Station Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D.U.B.

Nach oder von	Heller
Bodenbach B.N.B. und St.E.G.	206
Jungbunzlau B.N.B. und Ö.N.W.B.	176
Lieben Ö.N.W.B. und St.E.G.	158
Prag Ö.N.W.B. und St.E.G.	158
Sigmundsherberg Ö.N.W.B.	53
Tetschen B.N.B. und Ö.N.W.B.	206
Turnau B.N.B. und S.N.D.V.B.	194
Wschetat-Přivor B.N.B. und Ö.N.W.B.	171
Wysočan B.N.B. und Ö.N.W.B.	158

Wien, am 17. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1015]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Expeditionsprämie im Getreide- und Mahlprodukten-Exportverkehre.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gibt hiermit bekannt, daß sie die Verpflichtung übernimmt, alle ab 1. September 1905 bis Schluß der diesjährigen Schiffahrt von ihr nach den bayerischen Schiffsstationen zur Expedition übernommenen Getreide- und Mahlprodukte-Sendungen in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Schiffsfrachtbrief (bei Schleppladungen auch die eventuell vor dem 1. September zur Aufgabe gebrachten Teilladungen), soweit deren Transport innerhalb der offenen Schiffahrt überhaupt tunlich ist, zu den jeweilig bestehenden Frachtsätzen an ihren Schiffsbestimmungsort zu befördern.

Insbesondere jedoch übernimmt es die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, diese ursprünglich nach den Schiffsstationen Deggendorf und Regensburg adressierten Getreide- und Mahlprodukte-Sendungen auch in dem Falle, als wegen Niederwasser auf der Strecke Passau—Regensburg der Schiffsverkehr auf dieser Strecke zeitweilig eingestellt oder eingeschränkt werden muß, zu den bestehenden Schiffsfrachtsätzen mit eventueller Benützung des Bahnweges ab Passau nach Deggendorf (Bahnhof) und Regensburg (Bahnhof) zu stellen, bezw. die zum Umschlage in Regensburg bestimmten Sendungen schon ab Passau auf dem Bahnwege in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief zu den via Regensburg sich ergebenden Gesamtfrachten (Schiffsfracht bis Regensburg und Bahnfracht ab Lände Regensburg) nach den seitens der Parteien verfügten Bahnbestimmungsstationen zu befördern.

Diese Abfertigungsweise wird möglichst im Kartierungswege zur Durchführung gelangen. Findet die Ausgleichung der Frachtdifferenzen im Rückvergütungswege statt, so sind zu diesem Behufe vom Aufgeber der bezüglichen Schiffssendung die Original-Schiffsfrachtbriefe und die Original-Bahnfrachtbriefe ab Passau in Vorlage zu bringen.

Eventuelle, aus der Dirigierung leerer Säcke nach Passau hervorgehende Fracht- und Nebenspesen gehen zu Lasten der Parteien.

Als teilweise Entschädigung gegenüber den aus dieser Garantie resultierenden Mehrauslagen werden im Verkehre nach den bayerischen Schiffsstationen Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg für alle eingangs erwähnten Aufgaben ab 1. September 1905 (bezw. bei Schleppladungen auch für die eventuell vor dem 1. September zur Aufgabe gebrachten Teilladungen) bis Schluß der Schiffahrt, falls diese Sendungen diesjährig noch bergwärts über Wien hinaus zur Abfuhr gelangen, nachstehende Expeditionsprämien eingehoben.

Werden jedoch derlei Sendungen, aus welch immer für Gründen, diesjährig nicht mehr über Wien hinaus weiterbefördert, sondern verbleiben dieselben in Wien oder unterhalb Wien, so entfällt überhaupt die Einhebung der Expeditionsprämien und naturgemäß auch die Inanspruchnahme der in Rede stehenden Beförderungsweise.

Die Expeditionsprämien betragen:

	Pfennig pro 100 kg
a) im Verkehre nach Obernzell, Passau und Deggendorf	5
nach Regensburg	10
b) für zu den via Passau bestehenden Frachtsätzen des Getreide-Ausnahmetarifes I vom 1. August 1904 und eventuell erscheinenden Nachträgen abgefertigte Sendungen	5

(Sendungen, welche zu den via Passau bestehenden Frachtsätzen der Getreide-Ausnahmetarife Nr. II, III und IV des kombinierten Schiffs- und Bahnverkehres abgefertigt werden, unterliegen nicht der Anrechnung dieser Expeditionsprämien.)

Die Gesellschaft behält sich vor, im Notwendigkeitsfalle die Aufnahme von Sendungen oder Umkartierungen nach den bayerischen Schiffsstationen je nach Umständen zu beschränken oder ganz einzustellen.

Wien, im Juli 1905.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1016]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Änderung einer Tarifbestimmung.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1905 erhält die auf Seite 17 des Lokalpersonentarifes vom 1. Jänner 1903 sub a) „Fahrbegünstigungen für die k. k. Finanzwache und die k. k. Sicherheitswache“ im zweiten Absatze enthaltene Bestimmung folgenden Wortlaut: „Bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung haben sich bei dem Fahrkartenschalter und während der Fahrt die Organe der k. k. Finanzwache mit einer Beglaubigungsurkunde, die Organe der k. k. Sicherheitswache mit einer Marschroute oder offenen Ordre auszuweisen.“

Wien, am 15. Juli 1905.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1017]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1874.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Druck-, Schreib- und Kartonpapier in Rahmen, Verschlägen oder Kisten, von Görz und Gratwein nach Genf (Genève) transit mit Bestimmung nach Lyon Guillotière und Annonay nachstehende Frachtsätze berechnet:

a) Bei Aufgabe von 5.000 kg b) „ „ „ 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Von Görz		Von Gratwein	
	nach Genf (Genève) transit mit Bestimmung nach			
	Lyon G.	Annonay	Lyon G.	Annonay
	Franken für 1000 kg			
Druck- und Schreibpapier	a) 46·60 b) 39·—	44·10 36·50	67·— 46·60	67·10 46 70
Kartonpapier	a) 45·55 b) 39·05	43·65 37·15	63·20 42·80	62·50 42·10

Wien, am 17. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.208/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1018]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Getreide- und Mahlprodukte- (Kleie-) Exportverkehre.

Ab 1. August 1905 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg die ab 1. August 1904 gültigen Kartierungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlprodukte-, Kleie-, Malz- und Ölsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlprodukte-, Malz- und Ölsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif I, gültig vom 1. August 1904.
I. Nachtrag, gültig vom 1. Juli 1905.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif II, gültig vom 1. August 1904.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif III, gültig vom 1. August 1904.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif IV, gültig vom 1. Oktober 1904.
I. Nachtrag, gültig vom 1. August 1905.

Außerdem bestehen „Besondere Vorschriften für den Schiffstransport bei Inanspruchnahme der Frachtsätze der ab 1. August, bezw. 1. Oktober 1904 gültigen Ausnahmetarife I (Bayern), II (Süddeutschland), III (Vorarlberg und Lindau) und IV (Schweiz) für den kombinierten Schiffs- und Bahnverkehr“ (gültig ab 1. August 1904).

Von den jeweiligen Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab 1. August 1905 bis Schiffahrtsschluß 1905 und bei einem in fraglichen Verkehren kumulativ aufgelieferten Gesamtquantum von 10.000 Meterzentner folgende Refaktien gewährt:

Für Sendungen	Pfennig pro 100 kg
a) von unterhalb Wien gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis inkl. Ómoldova, dann von der Drau, Theiß, Save und dem Bega-, Franzens- und Franz Josefs-Kanale . . .	10
b) von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen	15

Die Refaktien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidiert, welche Dokumente bis längstens Ende Jänner 1906 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Bei Reexpeditionen zu den direkten Frachtsätzen der kombinierten Ausnahmetarife I, II, III, IV sind stets die für die Zeit der Aufgabe an der ursprünglichen Schiffsstation (Ladestelle) bestandenen, bezw. bewilligten Refaktiequoten maßgebend.

Wien, im Juli 1905.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII 1905. [1019]

Deutsch-Österreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. August 1905 gelangen einfache direkte kombinierte Personenzugsfahrkarten III./IV. Klasse von Wien Staats- oder Nordbahnhof und Prag St.E.G. nach Hamburg B (Lippeltstraße) Hannoverscher Bahnhof oder Klostertor, bezw. Bremen über Bodenbach zur Einführung.

Die Fahrpreise beziffern sich pro Person wie folgt:

	Mark
von Wien Staats- oder Nordbahnhof nach Hamburg	20·60
von Prag St.E.G. nach Hamburg	14·40
von Wien Staats- oder Nordbahnhof nach Bremen	21·00
von Prag St.E.G. nach Bremen	14·80

Diese kombinierten Fahrkarten haben auf der österreichischen Strecke für die 3. Klasse, auf der deutschen Strecke für die 4. Klasse Gültigkeit.

Wien, am 17. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1020]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Einführung eines Tarifes, Teil II, Heft 4, für den Export aus Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 tritt im obenbezeichneten Verkehre ein Tarif, Teil II, Heft 4, für den Export aus Süddeutschland in Kraft.

Das betreffende Tarifheft sieht für die direkte Beförderung von Frachtgütern von zahlreichen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, dann von Mannheim (Bad. B.) und von Ludwigshafen a. Rhein (Pfälz. Eisenb.) über Triest und Fiume seewärts nach Hafenplätzen der Levante vor und wird ab 1. August 1905 zum Preise von K 1·— oder Frcs. 1·— oder Mk. 0·85 für das Stück bei den beteiligten Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen der beteiligten Eisenbahnen und durch Vermittlung der Agenturen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd erhältlich sein.

Wien, am 20. Juli 1905. S.B. Z. 8070-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1021]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes 14 D a und b (Kalisalze zum Düngen) des Tarif-Teiles II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 14 D a und b des Tarif-Teiles II, Heft 1, zwischen Roßleben, Station der kgl. E.-D. Erfurt, einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits in Kraft, welche bei den beteiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden können.

Wien, am 13. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1022]

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Hermsdorf b. Görlitz in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, finden die im Ausnahmetarife für obgenannten Kohlenverkehr für die Beförderung von Kohlensendungen nach der Station Penzig bestehenden Frachtsätze auch im Verkehre nach der Station Hermsdorf b. Görlitz Anwendung.

Wien, am 18. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.739/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905. [1023]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

5. Juli. In der Teilstrecke Mikuliczyn—Tartarów der Linie Stanislaus—Körösmező wurde der durchgehende Gesamtverkehr mit Zug Nr. 3114 wieder aufgenommen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
1386	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zuckerrüben und Rübenschnitze der Pos. Z—17 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Müglitz	Skalitz-Boskowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	46	36	10	Im Kartierungswege		
					Lettowitz				44	35	9			
					Zwittau St.E.G.				37	30	7			
					Abtsdorf				34	30	4			
				oder umgekehrt										
1387	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zuckerrüben und Rübenschnitze	welche bei der Auf- oder Abgabe in Lettowitz auf der Straßenbrückenwage zur Verwiegung gelangen		Verwiegung von Straßenfuhrwerken in ununterbrochener Aufeinanderfolge der einzelnen Partien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905			Wägegeld 1 Heller pro 100 kg		Im Kartierungswege		
1388	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	a) Sand der Pos. E—17 a, b) Schotter der Pos. S—51 a } der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Mannersdorf St.E.G.	Ottakring	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 32 b) 27	Verschieden	Im Kartierungswege	
						Floridsdorf K.F.N.B.					a) 33 b) 28			
						Floridsdorf-Jedlesee Ö.N.W.B.					a) 39 b) 34			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1389	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und beteiligten Verwaltungen	Wachsleinwand und Wachstuch	Teplitz A.T.E.	Wien-Donauquaibahnhof	Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donauquaibahnhof auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen. Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	428 Heller	388 Heller	40 Heller	Im Kartierungswege		*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterquai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf-, noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt
					Wien-Praterquai*)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.		Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	420 Heller	388 Heller	32 Heller			
					Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B., Ö.N.W.B. und St.E.G.			Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	400 Heller	380 Heller	20 Heller			
					Korneuburg Donau-Umschlag Ö.N.W.B.			Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	372 Heller	—			
1390	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ziegel der Tarif-Pos. Z—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Kunowitz		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Bilnitz-Brumow				32	26	6			
					Gaya				23	18	5			
					Hradek-Slawičin				25	21	4			
					Wlkosch-Keltschan				20	16	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1391	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Zement Kalk Sand, Schotter	Mannersdorf Déveny-Ujfalu Stadlau	Wien Arsenal	Zement: 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Kalk, Sand, Schotter: Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zum Bau eines Landwehrwaffendepots in Wien Arsenal bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	Zement: 26 Heller Kalk: 31 Heller Sand, Schotter: 13 Heller		Im Kartierungswege		
1392	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 32.078/05		Stammholz (nicht behauen, nicht gerissen und nicht gespalten) (H, 17, lit. a)	Stationen des Abschnittes A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	Czudec	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an ein im Bestellungsrayon der Station Czudec befindliches Holzsägewerk adressiert sein und von demselben zum Verschnitte daselbst bezogen werden	vom 1. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	Für Entfernungen von km 1—10 11—20 21—30 31—40 41—50 51—60 61—70 71—80 81—90 91—100 101—110 111—120 121—130 131—140 141—150 151—160 161—170 171—180 181—190 191—200 und darüber	Heller pro 100 kg 10 13 16 19 23 25 28 29 29 29 31 33 35 37 39 41 43 45 46 Ausnahmetarif 11 Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1393	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 32.977/05	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	Schotter	Wraschkow	Hospozin-Kmethoves	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen**	vom 20. Juli 1905 **bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905**	Lokalgütertarif	**12 Heller**	**10 Heller**	**2 Heller**	**Im Kartierungswege**		
1394	V.-B Nr. 83 v. 20./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 26.109/05		Rohzucker der Pos. Z—15 b der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation, sowie Krystall- (Sand-) Zucker	Zuczka	Przeworsk	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger**	vom 1. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	213 Heller	102 Heller	111 Heller	Im Kartierungswege		**Durch diese Verlautbarung erscheint die Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 13. Dezember 1904, Nr. 142, fortl. Post 3355, gegenstandslos und tritt somit die letztere außer Kraft**
1395	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**		Dach- und Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Ton), wenn unverpackt	Saaz (B.E.B.)	Reitzenhain (B.E.B.)	1. **Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** 2. **Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen.** 3. **Einhaltung der übrigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905**	**Lokalgütertarif**	Heller 39	35	4	**Im Kartierungswege**		
				Saaz (B.E.B.)	Sebastiansberg				37	35	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1396	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**		Zementwaren der Pos. Z 2 lit. a) und lit. b), Ziffer 1 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Chodau (B.E.B.) transit (für Sendungen von Poschetzau)	Karlsbad (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	13 Heller	10 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
1397	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 8198-C I/05		Holzkohlen, Holzkohlenstaub und Holzkohlenabfall	Budapest S.B.	Peri transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes für den nebenbezogenen Güterverkehr. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Franken 2·18	Franken 1·84	Franken 0·34	Im Kartierungswege		
					Cormons transit				Franken 1·71	Franken 1·48	Franken 0·23			
1398	V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905 **k. k. Staatsbahn-Direktion Prag** Z. 32.749/05		Ermäßigung des Wägegeldes bei Verwiegung von Rüben auf der Straßenbrückenwage	Perutz		Die Verwiegung wird durch eigene Bedienstete der Parteien vorgenommen und wird kein bahnämtlicher Wagzettel ausgestellt	gültig vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Februar 1906	Tarif-Teil I, Abteilung B, Abschnitt J IX, vom 1. Juli 1905	2 Heller	1·2 Heller, höchstens K 1·20 pro Wagenladung	0·8 Heller	Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
48 V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905	Nr. 69 vom 17. Juni 1905	1253	Österr. Nordwestbahn		B. Hohlglaswaren	Luschitz	Laube u. s. w.	Die in der Spalte 10 unter B. a) enthaltenen Frachtsätze ermäßigen sich im Verkehre mit allen Umschlagsplätzen um 3 Pfennig für 100 kg	
V.-B. Nr. 83 v. 20./VII. 1905	Nr. 81 vom 15. Juli 1905	1364	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Beteiligte Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Senftenberg Ö. N. W. B.	Deutsch-Gabel A. T. E.	In der Rubrik 10 (zugestandener Frachtsatz) wurde der Frachtsatz ausgelassen, derselbe beträgt 91 Heller pro 100 kg	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 84. **Wien, 22. Juli 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Juli 1905, Z. 13.543,*) an die Verwaltungen der Privatbahnen, betreffend Vorkehrungen gegen vorschriftswidrige Handhabungen bei Sicherungsanlagen von Industriegeleiseabzweigungen.

Es ist der Fall vorgekommen, daß in einer nur mit einem Streckenwächter besetzten Haltestelle, von welcher ein Industriegeleise abzweigt, der Wächter, ohne von der Nachbarstation den Schlüssel zum Stellwerke erhalten zu haben, einen Wagen aus dem Industriegeleise auf die Strecke und dann wieder in das Industriegeleise stellte.

Um dieses zu ermöglichen, wurde der Deckel des Weichenriegels der Abzweigeweiche abgenommen, das Riegelstück abgehoben und der Wechsel umgestellt. Ferner wurde vom Geleisesperrbaum der Riegelschuh abgeschraubt und der Sperrbaum geöffnet.

Nach Rückstellung des Wagens wurde der normale Zustand wieder hergestellt.

Um derartigen, die Verkehrssicherheit in hohem Maße gefährdenden Eingriffen vorzubeugen, sind bei sämtlichen auf den dortseitigen Linien etwa vorhandenen Sicherungsanlagen von Industriegeleiseabzweigungen, welche nur unter Aufsicht von Streckenwächtern stehen, die Weichenriegeldeckelschrauben und die in Betracht kommenden Schrauben am Geleisesperrbaum zu plombieren.

Ferner wird die geehrte Verwaltung eingeladen, den Zustand dieser Sicherungsanlagen von den hierzu berufenen Instandhaltungsorganen überwachen und öfter untersuchen zu lassen, das Reinigen und Schmieren dieser Anlagen eigenen hierzu bestimmten verantwortlichen Organen zu übertragen, den mit der Bedienung betrauten Streckenwächtern die vorschriftsmäßige Handhabung und Behandlung der Anlagen einzuschärfen und bei vorkommenden Eingriffen in die mechanischen Einrichtungen die Schuldigen strengstens zu bestrafen.

Für den Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Doppler m. p.

Eröffnung der Lokalbahn Brünn-Lösch.

Am 16. Juli 1905 wurde die normalspurige Lokalbahn Brünn-Lösch mit den Stationen Brünn-Cernowitz und Lösch, welche für den Gesamtverkehr eingerichtet sind, dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Station Brünn-Cernowitz ist durch ein in km 1·653 der Vlarapaßlinie abzweigendes Geleise mit der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Zwecke der Überleitung von Güterwagen verbunden.

Den Betrieb der Lokalbahn führt der Konzessionär.

---

*) Ein analoger Erlaß wurde an die k. k. Staatsbahn-Direktionen und an die k. k. Betriebsleitung in Czernowitz gerichtet.

Eröffnung der elektrischen Lokalbahn in Innsbruck.

Am 15. Juli wurde die schmalspurige, elektrisch betriebene Lokalbahn in Innsbruck mit den Linien vom Vorplatze des Südbahnhofes bis zum Vorplatze der Station Wilten der k. k. österr. Staatsbahnen und von dort bis zur Station Berg Isel der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. nebst einer Abzweigung zur Station der Stubaitalbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Den Betrieb der neueröffneten Lokalbahn, deren Linien nur für den Personenverkehr eingerichtet sind, führt die Aktiengesellschaft der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Feldkirchen der k. k. Staatsbahnen nach Himmelberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Karl Zeilinger in Himmelberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf zu betreibende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn von der Station Feldkirchen der k. k. Staatsbahnen nach Himmelberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 11. Juli 1905. E.-M.-Z. 22.835/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von Tarvis nach Raibl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Unternehmung für Beton- und Wasserbau L. Ratzmann in Klagenfurt die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Lokalbahn vom alten Bahnhofe in Tarvis über Kaltwasser nach Raibl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 11. Juli 1905. E.-M.-Z. 23.212/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Aigen-Schlägl der Mühlkreisbahn nach Schwarzbach-Stuben oder einer anderen geeigneten Station der Staatsbahnlinie Budweis—Salnau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Simon Stoll in Aigen im Vereine mit dem Brauereibesitzer Heinrich Almesberger in Aigen und dem Fabriksbesitzer und Bürgermeister Rudolf Pöschl in Rohrbach die mit dem Erlasse vom 8. August 1904, Z. 25.512/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 95 ex 1904), auf die Dauer eines Jahres erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Aigen-Schlägl der Mühlkreisbahn nach Schwarzbach-Stuben oder einer anderen geeigneten Station der Staatsbahnlinie Budweis—Salnau unter den im obgenannten Erlasse enthaltenen Modalitäten und Vorbehalten auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 8. August 1906, verlängert.

Wien, am 1. Juli 1905. E.-M.-Z. 30.358/2.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Enteignung. Die nachträgliche Durchführung der Enteignung in betreff freiwillig abgetretener Grundflächen ist unzulässig.

Über Einschreiten des galizischen Landesausschusses hat die galizische Statthalterei mit dem Erkenntnisse vom 16. März 1896, Z. 20.546, auf Grund des § 365 a. b. G.-B., bezw. § 8, Gesetz vom 18. August 1866, L.-G.-Bl. Nr. 15 ex 1867, die Enteignung mehrerer in diesem Erkenntnisse näher bezeichneten, in der Gemeinde Siedleczka gelegenen Grundstücke für den Bau der Landesstraße Kanczuga-Dynów mit dem Beifügen ausgesprochen, daß die betreffenden Grundstücke gegen die vom zuständigen Gerichte festzustellende Entschädigung abzutreten sind. Über den dagegen von einigen Grundbesitzern in Siedleczka eingebrachten Rekurs hat jedoch das Ministerium des Innern mit der Entscheidung vom 17. März 1902, Z. 41.402 ex 1900, das in Rekurs gezogene Enteignungserkenntnis, insoweit dasselbe die Rekurrenten betraf, wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben, weil bei Fällung desselben der Umstand nicht in Betracht gezogen wurde, daß die Grundstücke, deren Enteignung für den gedachten Straßenbau ausgesprochen wurde, bereits von dem Bezirksausschusse in Lancut für denselben Zweck bei der am 6. Juni 1891 durchgeführten Verhandlung im Wege freiwilliger Vereinbarung angekauft worden sind.

Die Beschwerde bestreitet die Gesetzmäßigkeit dieser Entscheidung aus dem Grunde, weil die Annahme der angefochtenen Entscheidung, daß die in Frage stehenden Grundstücke durch den Bezirksausschuß in Lancut für den Straßenbau Kanczuga-Dynów bereits im Jahre 1891 angekauft worden sind, angesichts dessen, daß die Kaufverträge nicht schriftlich abgefaßt wurden, und die betreffenden Grundstücke noch immer zugunsten

der früheren Grundeigentümer in den Grundbüchern eingetragen sind, den Tatsachen nicht entspricht und weil das belangte Ministerium auch nicht berufen war, darüber abzusprechen, ob die fraglichen Grundstücke zugunsten des Landesfonds angekauft wurden oder nicht, die Beurteilung und der Abspruch über diese Frage vielmehr in die Kompetenz der Gerichte fällt, weil ferner die Durchführung der Enteignung aus dem Grunde notwendig war, um dem Landesausschusse den Rechtstitel zur Erwirkung des Eigentumsrechtes an den betreffenden Grundstücken und zur Eintragung dieses Rechtes in den Grundbüchern zu geben.

Der Verwaltungsgerichtshof fand die Beschwerde nicht begründet und ist bei seinem Erkenntnisse von folgenden Erwägungen ausgegangen: Nach § 8 des zur Zeit der Fällung des Enteignungserkenntnisses seitens der galizischen Statthalterei in Wirksamkeit gestandenen Straßengesetzes vom 18. August 1866, L.-G.-Bl. Nr. 15 ex 1867, ist der für Zwecke einer öffentlichen Straße erforderliche Realbesitz im Wege der Expropriation nach Maßgabe der diesfalls bestehenden Gesetze und Verordnungen in Anspruch zu nehmen. Nun ist sich nach dem Hofkanzleidekrete vom 2. Mai 1818 (Kaiser Franz I. Pol. Gesetzsammlungen, Nr. 42, Seite 149) bei Ablösung jener Gründe zur Erweiterung der Straßen, welche den Privaten abgenommen werden, nach der Vorschrift der §§ 364 und 365 a. b. G.-B. zu benehmen, und ist nach dem an sämtliche Länderstellen ergangenen Hofkanzleidekrete vom 10. Februar 1834 (Kaiser Franz I. Pol. Gesetzsammlungen, Band 62, Nr. 20, Seite 22) darauf zu halten, daß in das Privateigentum gegen den Willen des Eigentümers nicht eingegriffen werde, wenn nicht erwiesene öffentliche Rücksichten es notwendig machen. Hieraus folgt, daß, soweit in speziellen gesetzlichen Verfügungen nicht etwas anderes bestimmt wird, die Enteignung gegenüber Sachen oder Rechten, die im Privateigentume oder im Privatbesitze stehen, nur dann Platz greifen kann, wenn deren Verwendung aus öffentlichen Rücksichten erforderlich erscheint, und die Überlassung dieser Eigentumsobjekte seitens der Eigentümer oder Besitzer versagt wird, ihre Zuwendung für den angestrebten öffentlichen Zweck also anders als im Wege der Expropriation nicht erfolgen kann.

Aus den Administrativakten ist nun zu ersehen, daß der galizische Landesausschuß, um mit dem Baue der in Frage stehenden Landesstraße möglichst bald beginnen zu können, beschlossen hat, die für den Straßenbau erforderlichen Grundstücke nicht im Wege der Enteignung, sondern durch Vermittlung der betreffenden Bezirksausschüsse im Wege freiwilliger Vereinbarungen mit den Parteien an sich zu bringen, und daß zwischen der von dem Bezirksausschusse in Lancut zur Durchführung der Grundeinlösung in der Gemeinde Siedleczka entsendeten Kommission und jenen Grundbesitzern, deren Grundstücke für den Straßenbau benötigt wurden, bei der kommissionellen Verhandlung am 6. Juni 1891 eine gütliche Vereinbarung erzielt worden ist, infolgederen die betreffenden Grundbesitzer die erforderlichen Grundflächen dem Straßenfonds gegen ein im Gelde vereinbartes Entgeld gutwillig abgetreten haben, der Kaufpreis denselben sofort ausbezahlt und die Grundstücke in den Besitz und Benützung des Straßenfonds übergeben worden sind, wodurch also ein Kaufvertrag im Sinne des § 1053 a. b. G.-B. gültig zustande gekommen ist und bereits beiderseits erfüllt wurde. Da somit im gegebenen Falle die zum Baue der Landesstraße erforderlichen Grundflächen von ihren Eigentümern und Besitzern dem im Namen und im Auftrage des Landesausschusses handelnden Lancuter Bezirksausschusse freiwillig überlassen worden sind, und der Umstand, daß schriftliche Kaufverträge nicht aufgesetzt worden sind, an der Tatsache der freiwilligen Überlassung dieser Grundflächen nichts ändern kann, da ferner unbestrittenermaßen diese Grundflächen für den fraglichen Straßenbau auch tatsächlich verwendet worden sind, und derzeit einen integrierenden Bestandteil der Landesstraße selbst bilden, so mangelt jedes Substrat für die Enteignung derselben Grundflächen zu dem gleichen Zwecke. Der Umstand aber, daß einzelne Grundbesitzer sich weigern, die angeblich irrtümlicherweise überzahlten Kaufbeträge zurückzuerstatten, und daß infolge der diesfalls schwebenden Differenzen sich Schwierigkeiten bezüglich der Herstellung der bücherlichen Ordnung ergeben haben, kann allerdings die Austragung solcher Differenzen im Rechtswege notwendig erscheinen lassen. Dieser Umstand kann aber eine nachträgliche Durchführung der Enteignung und des Enteignungsverfahrens nicht rechtfertigen.

Wenn der Vertreter der Beschwerde bei der öffentlich mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen hat, daß nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 8, Galizisches Straßengesetz vom 18. August 1866, L.-G.-Bl. Nr. 15 ex 1867, der für Zwecke einer öffentlichen Straße erforderliche Realbesitz nur im Wege der Expropriation in Anspruch zu nehmen war, weshalb ein gütlicher Vergleich hierüber überhaupt gesetzlich unzulässig war, so konnte der Verwaltungsgerichtshof diese Einwendung nicht als stichhältig erkennen. Es mag dahingestellt bleiben, ob der Landesausschuß im Sinne der zitierten gesetzlichen Bestimmung verpflichtet war, sofort die Expropriation der zum Straßenbau benötigten Grundstücke in Anspruch zu nehmen; allein da der Landesausschuß erwiesenermaßen an diese gesetzliche Verpflichtung sich nicht gehalten, vielmehr beschlossen hat, die fraglichen Grundstücke im Wege einer gütlichen Vereinbarung an sich zu bringen, so mußte er auch die Folgen dieser Abweichung von der gesetzlichen Vorschrift auf sich nehmen und durfte nachträglich die Enteignung der ihm bereits freiwillig überlassenen und längst okkupierten Grundstücke nicht beanspruchen. Wenn weiter der Vertreter der Beschwerde darauf hingewiesen hat, daß unter analoger Anwendung des § 18, Eisenbahnenteignungsgesetz vom Jahre 1878, die Grundbesitzer nicht berechtigt waren, sich gegen die von ihnen selbst anerkannte Notwendigkeit der Enteignung mittels Rekurses zu beschweren, so ist hierauf zu bemerken, daß das Eisenbahnenteignungsgesetz eben nur auf Enteignungen zu Eisenbahnzwecken Anwendung zu finden hat, und daß allenfalls grundsätzlich, aber nicht rücksichtlich der einzelnen formellen Bestimmungen dieses Gesetz auch in anderen Fällen zur Richtschnur genommen werden könne.

(Erkenntnis vom 13. Juni 1903, Z. 6704; Budw. Nr. 1870 A.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Martinsberg über Laimbach und Pöggstall nach Weitenegg. (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 11. Juli über das von Dr. Rudolf Mayreder, behördl. autor. Bauingenieur in Wien, namens der Konzessionswerber für eine normalspurige ca. 36·7 km lange Lokalbahn von Martinsberg über Laimbach und Pöggstall nach Weitenegg zum Anschlusse an die projektierte linksufrige Donautalbahn Krems-Grein vorgelegte generelle Projekt dieser Lokalbahn im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission in der Zeit vom 24. bis einschließlich 25. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 33.352.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Tarnów nach Szczucin. (Typenpläne für die Ausführung des Unterbaues.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Juli die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Typenpläne für die Ausführung des Unterbaues der projektierten Lokalbahn Tarnów-Szczucin unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen genehmigt. [E.-M.-Z. 26.475.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 16. Juni dem Franz Dobosffy in Budapest und Konsorten für
   a) eine von der Station Tisza-Ujlak der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der projektierten Lokalbahn Tisza-Ujlak–Hátmeg ausgehende, bis Sallánka;
   b) eine von der Station Nagy-Szöllös der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende, gleichfalls bis Sallánka;
   c) eine von der zukünftigen Endstation Sallánka der Linien a) und b) ausgehende und diese in der zukünftigen Station Dolha mit den projektierten Lokalbahnen Dolha-Huszt, Dolha-Solyvár-Harsfalva und Dolha-Beregszász

verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 24. Juni der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Andreas und Hermann Spitzer in Budapest für eine von der Station Kolozsvár (Klausenburg) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Szamostalbahn ausgehende, mit Benützung entsprechender Straßenzüge der Stadt Kolozsvár und der Staatschaussee Nagyvárad (Großwardein) — Kolozsvár bis Szászfenes und von Szászfenes weiter bis in den Bereich der Großkommune Gyalu führende schmalspurige Lokal-, bezw. Straßeneisenbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, eventuell eine schienenlose Bahn System Schiemann mit elektrischem Betriebe (Hochleitung) auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 24. Juni dem Julius Diner in Budapest und dem Eugen Barta in Kisvárda für
   a) eine von der Station Kisvárda der Linie Nyiregyháza—Kisvárda—Ungvár des Staatsbetriebes ausgehende, bis Gemsze, eventuell bis Anarcs führende;
   b) eine von der zukünftigen Station Vásáros-Namény der projektierten Lokalbahn Vásáros-Namény ausgehende, bis Nyirmada führende

schmalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem und in beiden Fällen auch mit Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 24. Juni dem Andreas Spitzer in Budapest und Konsorten für eine von der Station Pécska der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen abzweigende,
   a) einerseits bis in das Weichbild der Großkommune Battonya und weiterhin bis zum Dampfmühlen-Etablissement der Firma Kiß,
   b) anderseits bis zu den Szászíégener Dampfsägen

führende schmalspurige (70 cm Spurweite), auch für den Personenverkehr einzurichtende Industriebahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, eventuell eine nach System Schiemann auf schienenlosen Wegen (Hochleitung) zu betreibende Linie.

5. Mit Erlaß vom 24. Juni der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Gfrerer, Schoch & Großmann für eine von der zukünftigen Station Dijakovár der projektierten Lokalbahn Eszék-Dijakovár-Vrpolje ausgehende, im Anschlusse an das Straßenbahnnetz der Stadt Eszék bis zum Draaufer führende normalspurige Linie.

6. Dem Andreas Csontos in Baracska und Konsorten für eine von der Station Bicske der Lokalbahn Bicske-Székesfehérvár (Stuhlweißenburg)-Sárbogárd abzweigende und diese in der zukünftigen Station Ercsi mit der projektierten Lokalbahn Ercsi-Székesfehérvár und der Donau-Dampfschiffahrts-Station Ercsi verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf-, eventuell Motorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

7. Mit Erlaß vom 25. Juni dem Gustav Szabó in Bozovics für eine in Fortsetzung der projektierten Lokalbahn Bozovics-Fehértemplom (Weißkirchen im Banate) von der zukünftigen Endstation Bozovics ausgehende und diese in der Station Jablanicza mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Arad - Hegyalaer Rustikalbahn. (Konzessionserteilung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Henning, Hartwig & Comp. in Berlin, die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer von der Hauptstation Arad der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigenden, in den Bereich des Hegyalaer Weinbaugebietes führenden Regional-Rustikalbahn erteilt, welche einerseits die Linien Arad—Gyorok und Gyorok—Pankota, anderseits die Linie Gyorok—Maria-Radna umfaßt. Die effektiven Baukosten dieser in einer Gesamtlänge von 60 km, und zwar ausschließlich mit Benützung öffentlicher Straßen nach preußischem Muster herzustellenden und mit Automotorwagen zu betreibenden Linien sind mit K 2,510.000, d. i. mit K 41.833 pro laufenden Bahnkilometer, bemessen, von welchen ein Betrag von K 744.000 auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer ist am 17. Juni mit 73 Passagieren und 2349 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 1124 Gewichtstonnen nach dem Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 7 der Bombay-Eillinie von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Bombay 1,822.076 kg (wovon 905.498 kg für das Ausland), Malabar Coast 11.870 kg (wovon 1075 kg für das Ausland), Karachi 509.986 kg (wovon 217.159 kg für das Ausland), aus dem Persischen Golfe 2792 kg Häute und aus Port Said 2561 kg.

— (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 10. Juni mit 18 Passagieren und 1456 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 937 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, auf der Rückreise Nr. 1 der Calcuttalinie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 724 654 kg (wovon 435.558 kg für das Ausland), Colombo 915 kg, Rangoon 620.272 kg (wovon 483.035 kg für das Ausland), Madras 42.180 kg Baumwolle, Aden 21.113 kg (wovon 12.688 kg für das Ausland), Suez 16.635 kg und aus Port Said 30.380 kg (wovon 5580 kg für das Ausland).

Verschiedene Mitteilungen.

Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahngesellschaft. (Generalversammlung.) Am 15. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Ingenieurs Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Camill Kuranda die diesjährige (49.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft statt. — An derselben nahmen 25 Aktionäre teil, welche 24.808 Aktien mit 1222 Stimmen vertraten. Das garantierte Reinerträgnis der Linie Lemberg—Czernowitz stellte sich auf K 3,000.000 (wie im Vorjahre), jenes

der Linie Czernowitz—Suczawa auf K 1,400.000 (wie im Vorjahre) und jenes der rumänischen Linien auf Frcs. 3,865.173·86 = K 3,671.915·17 (wie im Vorjahre). Die Dividenden der im gesellschaftlichen Besitze befindlichen Titres der Bukowinaer Lokalbahnen ergaben K 260.112 (K 217.200), jene der Eisenbahn Lemberg-Bełzec(-Tomaszów) K 236.980 (K 217.340). Das Zinsensaldo betrug K 87.567·68 (K 91.676·42) und die diversen Erträgnisse K 2570 (K 1821). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1903 per K 26.319·68 resultierte eine Gesamteinnahme von K 8,685.464·53 (K 8,722.429·69). Der Prioritätendienst erforderte K 4,568.936 (K 4,565.468), die fünfprozentige Verzinsung und die Amortisation des Aktienkapitales betrug K 2,693.933·34 (Kronen 2,694.333·34), alle übrigen Ausgaben stellten sich auf K 312.764·08 (K 304.527·49), so daß sich pro 1904 ein Gewinn von K 1,109.831·11 (K 1,158.100·86) ergab. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie aus dem Gewinne K 54.175·57 (K 51.781·18) dem Verwaltungsrate als Tantieme zuzuweisen, K 1,012.500 (K 1,080.000) zur Verteilung einer Superdividende von K 7·5 (K 8·—) an die Aktien, bezw. Genußscheine zu verwenden und den Rest per K 43.155·54 (K 26.319·68) auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesamt-Aktiendividende betrug sonach K 27·5 = 6·8 Prozent (gegen K 28 = 7 Prozent im Jahre 1903). Wie im Vorjahre wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, den Novembercoupon der Aktien mit K 10 einzulösen. Nach vorgenommener Wahl des Revisionsausschusses wurden in den Verwaltungsrat an Stelle des zurückgetretenen Mitgliedes Hofrates Adolf Rampelt v. Rüdenstein Hofrat Franz Rohrer neu- und die bisherigen Mitglieder Ladislaus v. Dirsztay und Sergius Fürst Radziwill wiedergewählt. [E.-M.-Z. 23.845.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 15. April fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Adalbert Ritter v. Lanna und im Beisein des Statthaltereirates Wenzel Šafařík die diesjährige (38.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 29 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 28.892 Aktien mit 680 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 10,809.008·97 (gegen K 10,738.217·85 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 111.831·25 (K 100.249·97), die Betriebsausgaben K 7,045.493·39 (K 7,001.917·92) und der Betriebsüberschuß K 3,875.346·83 (K 3,836.549·90). Nach Abzug des Erfordernisses für die Verzinsung der Prioritäten per Kronen 1,833.402·03 (K 1,834.387·09) und der Abschreibungen per Kronen 455.200 (K 400.462·23) ergab sich ein Gewinn von K 1,586.744·80 (K 1,601.700·58). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 1,364.812·41 standen zur Verfügung der Generalversammlung K 2,951.557·21. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. — Ferner beschloß sie aus dem Gewinne K 200.000 in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, K 1,399.995 zur Ausschüttung einer fünfprozentigen Aktiendividende (wie im Vorjahre) zu verwenden und K 1,351.562·21 auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgte die Wiederwahl des aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitgliedes David Cahn-Speyer. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 24.895.]

Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Kolben & Comp. (Generalversammlung.) Am 8. April fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates K. F. Dimmer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Josef Kislinger die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Kolben & Comp. statt. An derselben nahmen 41 Aktionäre teil, welche 3749 Aktien mit 559 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrug der Reingewinn pro 1904 K 54.004·96 (gegen K 220.028·94 im Vorjahre). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1903 per K 115.606·08 standen K 169.611·04 (K 288.861·64) zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 2700·25 in den Reservefonds zu hinterlegen, K 160.000 (wie im Vorjahre) zur Ausschüttung einer 4prozentigen Aktiendividende, sowie K 900·— für Remunerationen zu verwenden und den Rest per K 6010·79 auf neue Rechnung vorzutragen. Mit den Wahlen in den Verwaltungsrat und in den Revisionsausschuß schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 28.432.]

Istrianer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 6. April fand in Pola unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Obersten Ingenieurs Alexander Wilhelmi und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkskommissärs Rudolf Freiherrn v. Gorizzatti die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Istrianer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 4 Aktionäre teil, welche 3211 Aktien mit 321 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen der Betriebsüberschuß für die Zeit vom Tage der Betriebseröffnung der Kleinbahn, d. i. dem 24. März 1904 bis zum Tage der Konstituierung der Gesellschaft, d. i. dem 4. Juni 1904 K 18.948·40, sowie weiters für die Zeit vom 4. Juni 1904 bis 31. Dezember 1904 die Betriebseinnahmen K 72.818·50 und die Verwaltungs- und Betriebsausgaben K 51.470·16. Unter Berücksichtigung der Abschreibungen per K 1781·60, der Dotierung des Erneuerungsfonds mit K 3641·— und des Erträgnisses an Zinsen per K 602·71 ergab sich pro 1904 ein Reinerträgnis von K 35.476·85. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und beschloß folgende Gewinnverteilung: 4prozentige Dividende an die Prioritätsaktien lit. A für die Zeit vom 24. März bis 31. Dezember 1904 K 9300·—, Tilgungsquote der Prioritätsaktien lit. A K 1500, 4½prozentige Dividende an die Prioritätsaktien lit. B für den obigen Zeitraum K 14.700·—, 4½prozentige Dividende an die Stammaktien für den gleichen Zeitraum K 5250·—, Verwaltungsratstantieme K 472·68, Vortrag auf neue Rechnung K 3781·49. Der Verwaltungsrat verzichtete ausnahmsweise auf seine Tantieme zu gunsten der Gründung eines Pensionsfonds für die Bediensteten der Gesellschaft. Sodann wurden pro 1904 3 Stück Prioritätsaktien lit. A und pro 1905 4 Stück solcher Aktien ausgelost. Das aus dem Verwaltungsrate ausscheidende Mitglied Simon Lebrecht wurde wieder- und an Stelle des zurückgetretenen Mitgliedes Dr. Ludwig Rizzi Landtagsabgeordneter Dr. Wilhelm Vareton neugewählt. Dem Exekutivkomitee wurde für seine Mühewaltung eine Entlohnung von K 1000·— bewilligt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauffolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Oberster Ingenieur Alexander Wilhelmi zum Präsidenten und Ingenieur Jakob Ludwig Münz zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 20.481.]

Gmundener Elektrizitäts-Aktiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 8. Mai fand in Gmunden unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Josef Stern und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Julius Grafen Salburg die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gmundener Elektrizitäts-Aktiengesellschaft statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche 465 Aktien mit 18 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1904 die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe K 29.701·34 (gegen K 30.018·10 im Vorjahre), die Einnahmen aus der Beleuchtung und Kraftübertragung Kronen 79.753·02 (K 72.379·47), die Ausgaben aus dem Bahnbetriebe K 11.650·83 (K 12.127·63), die Ausgaben aus der Beleuchtung und Kraftübertragung K 63.585·09 (K 51.044·79) und der Gewinn K 35.907·13 (K 40.723·91). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne K 1600 für Amortisationszwecke, K 652·37 für die Dotierung des Reservefonds, K 14.382 für die Verteilung einer 4½prozentigen Prioritätsaktien-Dividende (wie im Vorjahre), K 14.400 für die Verteilung einer 4½prozentigen Stammaktien-Dividende (wie im Vorjahre), K 318·41 für die Verwaltungsrats-Tantieme, K 3250 für eine 0·5prozentige Superdividende (wie im Vorjahre) zu verwenden und den Rest per K 1304·35 auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Dr. Ernst Jäger und W. F. Nebinger. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 25.692.]

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juli.

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4proz. Für je fl. 100 Kapital K 4·—.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4proz. Für je fl. 100 Kapital Gold fl. 2·— = Frcs. 5·—.

Kaiser Franz Joseph-Bahn. 5¼proz. Für je fl. 200 Kapital K 10·50.

Galizische Karl Ludwig-Bahn. 4proz. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4proz. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4proz. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Vorarlberger Bahn. 4proz. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnaktien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. $5^3/_4$proz. K 11·50.
Linz-Budweiser Bahn. $5^1/_4$proz. K 10·50.
Gisela-Bahn. 5proz. K 10·—.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahnprioritäten.

Böhmische Westbahn. 4proz. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Kapital K 8·—; II. Em. v. J. 1885, für je Mk. 600 Kapital Mk. 12·—; v. J. 1895, für je K 400 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4proz. K 8·—.
Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg. 4proz. I. und II. Em. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Galizische Karl Ludwig-Bahn. 4proz. v. J. 1890. Für je fl. 100 Kapital K 4·—.
Lokalbahn Laibach-Stein. 4proz. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4proz. Em. 1894. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Österr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft. 3proz. Für je K 200 Kapital K. 3·—; 4 proz. v. J. 1887, für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—.
Mährisch-schlesische Zentralbahn. 4proz. Für je K 600 Kapital K 12·—.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4proz. Für je fl. 150 Kapital K 6·—.

Andere öffentliche Anlehen.

Aussiger Kleinbahn. 4proz. Anleihe v. J. 1900. Für je K 200 Kapital K 4·—.
Bosnisches Eisenbahn-Landesanlehen. $4^1/_2$ proz. v. J. 1902. Für je K 200 Kapital K 4·50.
Donauregulierungskommission. 5proz. Anlehen. Für je fl. 100 Kapital K 5·—; 4proz. Anleihe v. J. 1899, für je K 200 Kapital K 4·—; 5proz. Lose K 5·—.

Aktien von Industrie-Unternehmungen.

Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft. K 30·— (werden schon seit 22. Mai 1905 ausbezahlt).
Internationale Waggonleih-Gesellschaft. K 20·— (werden schon seit 22. Mai 1905 ausbezahlt).

Aktien von Transport-Unternehmungen.

Achenseebahn. Für die Prioritätsaktie K 7·—.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Für die Aktie K 80·—, für den Genußschein K 30·— (werden schon seit 17. Mai 1905 ausbezahlt).
Böhmische Nordbahn. K 15·—.
Bozen-Meraner Bahn. Für die Aktie K 18·—, für den Genußschein K 8·— (werden schon seit 11. Mai 1905 ausbezahlt).
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft. K 1·—.
Bukowinaer Lokalbahnen. Coupon der Prioritätsaktien K 24·—, der Stammaktien K 24·—.
Buschtěhrader Eisenbahn. Aktiencoupon lit. A K 130·—, Genußschein lit. A K 77·50, Aktiencoupon lit. B K 48·— (werden schon seit 2. Juni 1905 ausbezahlt).
Lokalbahn Deutsch-Brod—Humpoletz. Für die Prioritätsaktie K 16·—.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Für die Aktien à K 400 K 26·— (werden schon seit 22. Mai 1905 ausbezahlt).
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Für die Prioritätsaktie K —·—, für die Stammaktie K —·— (die Generalversammlung hat noch nicht stattgefunden).
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Aktie K 220·—, halbe Aktie K 110·—, Fünftel-Aktie K 44·—.
Friauler Eisenbahn. Prioritätsaktien K 8·—.
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz. Für die Prioritätsaktie K 24·—, für die Stammaktie K 24·—.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Für die Aktie K 20·—, für den Genußschein K —·— (werden schon seit 3. Mai 1905 ausbezahlt).
Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha. Prioritätsaktien K 6·—.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. K 7·94·4.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4proz. Prioritätsaktien Mk. 5·40.
Kremstalbahn. K 3·—.
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszow). Für die Prioritätsaktie K 20·—, für die Stammaktie K 17·30.
Lokalbahn Lemberg- (Kleparów-) Jaworów. Für die Prioritätsaktie K 16·—.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. K 102·— (werden schon seit 15. Mai 1905 ausbezahlt).
Mährische Westbahn (Proßnitz-Trübau). K 4·—.
Mühlkreisbahn. Für die Prioritätsaktie K 7·—.
Österr. Nordwestbahn. Für die Stammaktie lit. A K 7·—, für die Aktie lit. B K 16·—, für den Genußschein lit. B K —·—.
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Für die Aktie Frcs. 14·50, für den Genußschein Frcs. 2·—.
Orientalische Bahnen. Frcs. 20·—.
Ostgalizische Lokalbahnen. Für die Prioritätsaktie K 8·— (am 31. Dezember 1905 gelangen weitere K 8·— zur Auszahlung).
Ostrau-Friedlander Bahn. K. 40·—.
Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz. Prioritätsaktien K 2·50.
Prag-Duxer Eisenbahn. Für die Prioritätsaktie K 12·—, für die Stammaktie K 9·—.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Prioritätsaktien K 16, Stammaktien lit. A K —·—, Stammaktien lit. B K —·—.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. K —·—.
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft. Für die Prioritätsaktie K 2·50.
Schneebergbahn. Prioritätsaktien K —·— (der Coupon gelangt nicht zur Einlösung).
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz. Prioritätsaktien K 8·—.
Steyrtalbahn. K —·— (der Coupon gelangt nicht zur Einlösung).
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg. Prioritätsaktien K 16·—.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K 9·—.
Ungarische Westbahn. K 9·89·4.
Welser Lokalbahn. K 6·—.
Eisenbahn Wien-Aspang. K 16·—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. K 10·—.
Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Eisenbahn. K 3·—.
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz. Prioritätsaktien K 16·—.
Ybbstalbahn. Prioritätsaktien K 4·—.
Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Für die Aktie K 58·—, für den Genußschein K 38·—.

Prioritätsobligationen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. $3^1/_2$proz. Prioritäten v. J. 1896. Für je Mk. 300 Kapital Mk. 5·25.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten v. J. 1882. Für je Mk. 300 Kapital Mk. 6·—.
Bozen-Meraner Bahn. 4proz. Prioritäten v. J. 1892. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Brünner Lokalbahn (Emission 1900), 4proz. Für je K 200 Kapital K 4·—.
Bukowinaer Lokalbahnen. 4proz. v. J. 1902. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5proz. Em. 1869, für je fl. 150 Kapital K 7·50; 5proz., Em. 1874, für je fl. 150 Kapital Mk. 7·50; 4proz., Em. 1891, für je fl. 300 Kapital K 12·—; 4proz., Em. 1891, für je Mk. 300 Kapital Mk. 6·—; 3proz., Em. 1893, für je K 200 Kapital K 3·—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5proz. (mähr.-schles.), für je fl. 100 Kapital K 5·—.
Friauler Eisenbahn. 4proz. v. J. 1893. Für je fl. 100 Kapital K 4·—, v. J. 1897 K 40·—.
Gailtalbahn. 4proz. Für je fl. 100 Kapital K 4·—.
Graz-Köflacher Bahn. 4proz. v. J. 1902. Für je K 400 Kapital K 8·—; 2proz., IV. Em., K 3·—.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4proz. v. J. 1889, für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4proz. (österr. Strecke), für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4proz., Em. 1889, für je Mk. 200 Kapital Mk. 4·—; 4proz., Em. 1891 in Gold, für je Mk. 200 Kapital Mk. 4·—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4proz. Mk. 6·—.

Österr. Lloyd. 5proz., Em. 1881 und 1882, für je fl. 500 Kapital Frcs. 31·25; 4½ proz., Em. 1884, für je fl. 500 Kapital Frcs. 28·12·5; 4proz., Em. 1887, für je fl. 500 Kapital Frcs. 25·—; 4proz., Em. 1895, für je Gold fl. 1000 Kapital Frcs. 50·—; 4proz., Em. 1901, für je K 2000 Kapital K 40·—.
Mährische Westbahn. 4proz. K 8·—.
Neutitscheiner Lokalbahn. 4proz. K 8·—.
Ostgalizische Lokalbahnen. 4proz. Für je fl. 100 Kapital K 4·—.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5proz. Goldprioritäten, Em. 1883, Mk. 7·50; 3proz. Goldprioritäten, Em. 1896. Für je Mk. 300 Kapital Mk. 4·50.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4proz., für je K 400 Kapital K 8·—; 4proz., II. und III. Em., für je K 500 Kapital K 10·—.
Schneebergbahn. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Brünn-Rossitz). 5proz. Mk. 7·50.
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg. 4proz. v. J. 1893, für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4proz. v. J. 1899, für je K 400 Kapital K 8·—.
Südbahn-Gesellschaft. 5proz. Frcs. 12·50; 3proz. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6·50.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4proz. Prioritäten v. J. 1892. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5proz. II. Em. K 10·—; 4proz., Em. 1887, K 8·—.
Ungarische Westbahn. 4proz. v. J. 1890. Für je fl. 1000 Kapital K 40·—.
Valsuganabahn. 4proz. Für je K 200 Kapital K 4·—; 4proz. v. J. 1902, für je K 2000 Kapital K 40·—.
Vintschgaubahn. 4proz. Für je K 2000 Kapital K 40·—.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4proz. K 8·—.
Wiener Lokalbahnen-Aktiengesellschaft. 4proz. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5proz. K 10·—.
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz. 4proz. Für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4proz. v. J. 1899. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Verlosungen.

Am 1. Juli:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4proz. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Böhmische Westbahn. 4proz. Silber-, Mark- und Kronen-Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Bukowinaer Lokalbahnen. 4proz. Prioritäts-Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. 1888er Markanleben (Rückzahlung ab 2. Oktober).
Galizische Karl Ludwig-Bahn. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 2. Oktober).
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4proz. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Niederösterr. Landeseisenbahn-Anleihe v. J. 1903 (Rückzahlung ab 2. Oktober).
Österr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft. 3proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4proz. Prioritäten I., II. und III. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Südbahn-Gesellschaft. 5proz. Prioritäten, Serie B (Rückzahlung ab 2. Jänner).
Valsuganabahn. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Oktober).
Vorarlberger Bahn. 4proz. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Rückzahlungen.

Ab 1. Juli:

Staats- und öffentliche Anlehen.

Bosnisch-Herzegowinisches Eisenbahn-Landesanlehen v. J. 1902. 4½ proz.
Donauregulierungskommission. 5proz. II. Donauregulierungsanleihe; 4proz. Donauregulierungsanleihe v. J. 1899.
Galizische Karl Ludwig-Bahn. 4proz. steuerfreie Staatsschuldverschreibungen.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4proz. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4proz. Staatsschuldverschreibungen.

Prioritätsobligationen.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4proz. und 3proz. Gold- und Silberprioritäten v. J. 1891 und 1893.
Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten Em. 1893 und 1897.
Gailtalbahn (Arnoldstein-Hermagor). 4proz. Prioritäten.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4proz. Goldprioritäten v. J. 1891.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4proz. Obligationen.
Österr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten. Vom Staate zur Selbstzahlung übernommen.
Mährisch-schlesische Zentralbahn. 4proz. Prioritätsobligationen v. J. 1895.
Mährisch-schlesische Nordbahn. 5proz. Silberprioritäten I. und II. Emission.
Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf. 4proz. Prioritätsobligationen v. J. 1899.
Neutitscheiner Lokalbahn. 5proz.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4proz. Prioritäten. Vom Staate zur Selbstzahlung übernommen.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5proz. Goldprioritäten v. J. 1883.
Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr. Prioritätsobligationen.
Erste Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5proz. Prioritäten II. Em.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5proz. Prioritäten.

Eisenbahn-Aktien.

Lokalbahn Asch-Roßbach. Aktien.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Aktien.
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Prioritätsaktien.
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz. Prioritätsaktien.
Gmundner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft. Prioritätsaktien.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. Prioritätsaktien.
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Prioritätsaktien.
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. Prioritätsaktien.
Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding. Prioritätsaktien.
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf. Prioritätsaktien.
Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. I., II., III. und IV. Em.
Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr. Prioritätsaktien.
Triester Tramway-Gesellschaft. Aktien.
Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn. Aktien.

Kapitalsrückzahlung.

Lokalbahn Asch-Roßbach in Liquidation. Die im Umlaufe befindlichen 1876 Stück Prioritätsaktien und 4000 Stück Stammaktien werden mit dem Betrage von je K 202 eingelöst. Die Aktionäre werden sohin aufgefordert, die in ihrem Besitze befindlichen Aktien beider Gattungen vom 1. Juli 1905 an innerhalb dreier Monate zur Einlösung zu präsentieren. Die Beträge für jene Aktien, welche am 1. Oktober 1905 nicht zur Einlösung präsentiert waren, werden zu Gerichtshanden erlegt werden.

Einlösung von Aktien.

Ungarisch-galizische Eisenbahn. Nach der bisher aufgestellten Liquidationsrechnung entfällt auf jede Aktie ein Nominalbetrag von K 403·08 in vierprozentiger österreichischer Kronenrente mit Coupons per 1. März 1906, sowie ein Barbetrag von K 12·18, durch welchen die Zinsenansprüche der Aktionäre bis 1. September 1905 beglichen werden. Der Umtausch beginnt am 1. September 1905 und werden die Aktien, an welchen der Coupon per 1. Juli 1905 zu haften hat, bereits jetzt bei der Liquidatur der Österreichischen Creditanstalt in Wien entgegengenommen.

Generalversammlung.

Im Monate Juli:

29. (Tachau.) Lokalbahn Plan-Tachau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, eventuell bis zur tarifarischen Durchführung, wird in den Ausnahmetarif 50 (für Schlacke zum Hochofenbetriebe) des in rubro genannten Tarifheftes die Station Vág-Ujhely mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach											
	Beuthen O.S.E.	Bobrek	Borsigwerk	Chorzow	Gleiwitz	Königshütte Oberschles.	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Schwientochlowitz	Tarnovitz	Zabrze
	Pfennig pro 100 kg											
Vág-Ujhely	71	71	71	72	69	71	71	70	71	71	73	70

Budapest, im Juli 1905. Ks.Od. Z. 32.697-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1024]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Tarif vom 1. Jänner 1902.

Erhöhung der Kohlenfrachtsätze im Verkehre von Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der Lokalbahn Swolenowes-Smečna nach Traxenbichl, Station der Welser Lokalbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 erhöhen sich die im Nachtrag III zu dem angeführten Tarife auf den Seiten 26 und 27 enthaltenen Frachtsätze für die Station Traxenbichl der Welser Lokalbahnen durchwegs um 120 Heller für 1000 kg.

Teplitz, am 19. Juli 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1025]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Einführung der Dienstanweisung Nr. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 tritt die Dienstanweisung Nr. 5 in Kraft.

Dieselbe enthält Änderungen der Teilfrachtsätze b vom Schnittpunkt I der Ausnahmetarife Nr. 6 A und 6 B für Getreide etc., ferner die Einbeziehung des Lagerhauses S. & W. Hoffmann in Wien, Handelsquai Nr. 3, unter die Reexpeditionsstellen, die Einbeziehung der Station Thorn Uferbahn des Direktionsbezirkes Bromberg in das Tarifheft 2 und einige sonstige Berichtigungen und Ergänzungen.

Wien, am 19. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.758/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1026]

Deutsch-Österreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz.

Einführung neuer und geänderter Fahrpreise.

Mit 1. August 1905 gelangen zwischen den Stationen Wien, Bielitz, Chrzanów, Trzebinia, Krakau einerseits und Stationen des Direktionsbezirkes Kattowitz anderseits über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz neue Fahrpreise zur Einführung.

Gleichzeitig wird der Preis der bestehenden kombinierten Fahrkarte III./IV. Klasse Wien Nordbahnhof—Bremen über Oderberg auf Mk. 21·00 und Wien Nordbahnhof—Hamburg über Oderberg auf Mk. 20·60 abgeändert.

Das Nähere ist aus der in den vorbenannten Nordbahnstationen aufliegenden Fahrpreistabelle ersichtlich.

Wien, am 18. Juli 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1027]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

a) Tarif-Teil III, Heft 1, vom 1. April 1902.
b) Tarif-Teil III, Heft 3, vom 1. Februar 1898.
c) Tarif-Teil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898.

Ergänzung der Tarifbestimmungen über die Einlagerung (Reexpedition).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 wird das „Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D. U. B.“ als Reexpeditionsstelle in die obenbezeichneten Tarife aufgenommen; dasselbe ist bei den Lagerhäusern „In Wien“

ad a) auf Seite 84,
ad b) auf Seite 168 und
ad c) auf Seite 28

unter f) als neues Lagerhaus nachzutragen.

Wien, am 20. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.840/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1028]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Königsfeld (L.B.) in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen).

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, bezw. bis zur Regelung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, wird die Station Königsfeld L.B. (St.E.G.) in die Serie B, Abteilung d), des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen u. s. w.) mit den nachstehenden Teilfrachtsätzen a) aufgenommen:

Von Königsfeld L.B. nach den Schnittpunkten:

J — 285, G — 440, P — 401, R — 343, V — 316 Centimes pro 100 kg.

Wien, am 18. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.785/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1029]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Berndorf-Fabrik in die Serie E des Ausnahmetarifes Nr. 2.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, bezw. bis zur Regelung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, wird die Station Berndorf-Fabrik in die Serie „E“ des Ausnahmetarifes Nr. 2 des obbezeichneten Verbandstarifes einbezogen. Die Teilfrachtsätze betragen in Centimes für 100 kg von Berndorf-Fabrik bis zu den Schnittpunkten:

J — 596, G — 537, P — 497, R — 440, V — 413.

Wien, am 17. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.707/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII 1905. [1030]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1894.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von landwirtschaftlichen Maschinen und Ackerbaugeräten, eisernen, von Hracholusk nach Genf (Genève) transit mit der Bestimmung nach Marseille, Cette Ville, Cette transit und St. Louis du Rhone nachfolgende Frachtsätze berechnet:

	Franken für 1000 kg
Für Sendungen unter 5000 kg	90·70
Für Sendungen von 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	51·10
Für Sendungen von 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	47·50

Wien, am 18. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 11.824/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1031]

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Anhange des Tarifes für obgenannten Kohlenverkehr.

Mit 1. August 1905 gelangt der Nachtrag II zum Anhange des Tarifes für obgenannten Kohlenverkehr zur Einführung. Derselbe enthält:

a) Änderung von Stationsnamen.
b) Ergänzung der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften.
c) Aufhebung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren und
d) Änderung des Kilometerzeigers.

Abdrücke dieses Nachtrages sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von Mk. 0·05 = K 0·06 zu beziehen.

Wien, am 19. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.922/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1032]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung von Arbeiterfahrkarten.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1905 gelangen nachstehende direkte Fahrpreise für Arbeiterfahrkarten über Turnau zur Einführung:

Von — nach oder umgekehrt Jungbunzlau	Heller
Reichenau bei Gablonz	70
Reichenberg S.N.D.V.B.	95

Wien, am 19. Juli 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1033]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Reichenberg (Ö.N.W.B.) in die Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen) und Nr. 4 (Maschinen).

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Regelung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, wird die Station Reichenberg (Ö.N.W.B.) in die Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen) und Nr. 4 (Maschinen) mit den nachstehenden Teilfrachtsätzen a) aufgenommen:

1. Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen).

Von Reichenberg (Ö.N.W.B.) bis zum Schnittpunkte in Centimes für 100 kg

	A				B		
	a	b	c	d	a	b c	d
Schnittpunkt J	545	545	353	302	568	371	349
„ G	900	900	740	443	900	740	486
„ P	762	762	609	410	791	632	465
„ R	673	673	552	365	702	575	432
„ V	633	633	529	344	662	552	408

2. Ausnahmetarif Nr. 4 (Maschinen).

Von Reichenberg (Ö.N.W.B.) bis zum Schnittpunkte in Centimes für 100 kg

	A				B		
	a	b	c	d	a	b c	d
Schnittpunkt J	568	568	371	349	565	371	349
„ G	1015	1015	740	465	1015	740	465
„ P	914	914	632	439	914	632	439
„ R	799	799	575	404	799	375	404
„ V	751	751	552	389	751	552	389

Wien, am 18. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.894/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 84 v. 22./VII 1905. [1034]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1894.

Einführung von direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt.

Mit Gültigkeit vom 17. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, von Fužine und Skrad nach Genf (Genève) transit, mit der Bestimmung nach Lyon, nachstehende Frachtsätze berechnet:

	Franken für 1000 kg
Von Fužine nach Genf (Genève) trans. bei Aufgabe von 5.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen . .	56·60
„ „ „ „ „ „ „ „ 10.000 „ „ „ „ „ „ . .	42·30
Von Skrad nach Genf (Genève) trans. bei Aufgabe von 5.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen . .	58·50
„ „ „ „ „ „ „ „ 10.000 „ „ „ „ „ „ . .	43·40

Wien, am 19. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.344/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1035]

Österreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung des Tarifes, Teil I, Abteilung B.

Im Tarife, Teil I, Abteilung B, für den obenbezeichneten Verkehr ist im letzten Absatze der auf Seite 49 (rechte Spalte) unter II enthaltenen „Besonderen Bestimmungen für den Verkehr mit den Stationen Triest, Fiume, Pola und Rovigno“ in vorletzter Zeile vor den Worten „und die“ einzuschalten: „die Fiumaner Union, chemische Industrie-Aktiengesellschaft“.

Wien, am 19. Juli 1905. S.B. Z. 8443-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1036]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Heft 1, 2 und 3, vom 1. Jänner 1904.

Ermäßigung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen an Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 56 (Abteilung I und II) der obenbezeichneten Tarife im Verkehre mit Hartberg und Sebersdorf die nachstehenden ermäßigten Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Abteilung	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Hartberg	Sebersdorf
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen.			
Alpirsbach	II	2·19	2·12
Burgstall b. Backnang	II	2·10	2·03
Heilbronn a. Neckar Hauptbhf.	I	2·22	2·15
	II	2·12	2·05
Heilbronn a. Neckar Südbhf.	I	2·22	2·15
	II	2·13	2·06
Söflingen	II	1·95	1·88
Stationen der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.			
Mannheim sowie	I	2·38	2·31
Mannheim Industriehafen trs.	II	2·23	2·16
Mannheim Industriehafen	I	2·38	2·31
	II	2·24	2·17
Stationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.			
Algringen		2·46	2·39
Deutsch-Oth	.	2·48	2·41
Diedenhofen	.	2·44	2·37
Düdelingen Werk	.	2·48	2·41
Esch	.	2·48	2·41
Gandringen	.	2·46	2·39
Kleinbettingen Station und Grenze	.	2·50	2·43
Stationen der Prinz Heinrich-Bahn.			
Differdingen	.	2·531	2·461
Rodingen, franz. Grenze	.	2·519	2·449
Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen.			
Ludwigshafen a. Rhein und	I	2·40	2·33
Ludwigshafen Ginliniwerk	II	2·25	2·18
St. Ingbert	II	2·34	2·27
Stationen der kgl. Preußischen und großherzogl. Hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz.			
Biebrich Rheinbhf.	I	2·38	2·31
Lampertheim	I	2·38	2·31
Mannheim-Neckarvorstadt	I	2·40	2·33
	II	2·24	2·17
Michelstadt	I	2·33	2·26
Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M.			
Griesheim a. M.	I	2·34	2·27
Höchst a. M.	I	2·34	2·27
Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken.			
Dillingen (Saar)	II	2·39	2·32
Malstatt	II	2·36	2·29
Neunkirchen (Saar)	II	2·35	2·28
Völklingen	II	2·36	2·29

Wien, am 20. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.847/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1037]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 gelangen im obenbezeichneten Verkehre folgende Tarifnachträge zur Einführung, und zwar:

a) der Nachtrag I zum Tarife, Teil I;
b) der Nachtrag I zum Tarife, Teil II, Heft 1 (Österreichischer Levanteverkehr), und
c) der Nachtrag I zum Tarife, Teil II, Heft 2 (Export aus Ungarn).

Diese Tarifnachträge werden bei den beteiligten Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen der beteiligten Eisenbahnen und durch Vermittlung der Agenturen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd erhältlich sein, und zwar pro Stück zum Preise von:

a) 20 Heller, Pfennig oder Centimes,
b) 30 Heller oder Centimes,
c) 20 Heller oder Centimes.

Wien, am 18. Juli 1905. S.B. Z. 8305-C I/05

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. [1038]

Direkter Verkehr zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Tarif, Teil II, Heft 1 und 2.

Einführung von Schnittfrachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten in den Heften 1

vom 1. Mai 1898 und 2 vom 1. März 1901 des Tarifes, Teil II, des obgenannten Eisenbahnverbandes nachfolgende Schnittfrachtsätze in Kraft:

a) in der Schnitt-Tariftabelle, Abteilung B, des Ausnahmetarifes Nr. 22 (frisches Fleisch u. s. w.)

		a) 5000 kg	b) 10.000 kg
		Centimes Gold für 100 kg	
Leskovac	Stationen der kgl. Serbischen Staatseisenbahnen	184	155
Pirot		202	169
Vranja		224	188

b) in der Schnitt-Tariftabelle, Abteilung B, des Ausnahmetarifes Nr. 36 (Seidencocons u. s. w.)

	Centimes Gold für 100 kg
Salonique, Station der Orientalischen Eisenbahnen	770

Wien, am 19. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.735/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905. (1039)

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1894.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Terpentinöltransporte.

Mit Gültigkeit vom 17. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird für den Transport von Terpentinöl in Zisternenwagen mit Herkunft von Bordeaux-Bastide bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen von Les-Verrières transit nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Smichow und Prag (St.B.), sowie nach den Stationen der Buschtěbrader Eisenbahn Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) Franken 40·00 für 1000 kg berechnet.

Wien, am 19. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.956/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 84 v. 22/VII. 1905. (1040)

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Preußischer Staatsbahngüterverkehr. Tarifheft II B (Gruppe I, östliches Gebiet). (Nachtrag 4 zum Tarifheft 2 B.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 wurde zum Tarifhefte II B ein Nachtrag 4 herausgegeben. Er enthält Änderungen und Ergänzungen zu Abschnitt A des Haupttarifes (besondere Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung), zu D (Beförderung zwischen mehreren Stationen desselben Ortes u. s. w.) und zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger. Der Kilometerzeiger (Kilometertafel I und II) bringt:

a) Entfernungen für die seit dem 1. April 1905 für den Güterverkehr neu eröffneten Stationen und für die Stationen der Nebenbahn Wormditt-Heilsberg-Bischdorf (gültig vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr);
b) geänderte und berichtigte Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen;
c) Änderungen der Dienstbeschränkungen und Sonderbestimmungen über die Frachtberechnung.

Die Ausnahmetarife sind durch Aufnahme neuer Stationen und der bereits besonders bekanntgegebenen Änderungen ergänzt und berichtigt worden.

Der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen ist durch Aufnahme der Görlitzer Kreisbahn erweitert worden.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. September 1905 ab.

Abdrücke des Nachtrages 4 können von den Verkaufsstellen des Tarifes zum Preise von Mk. 0 50 für das Stück bezogen werden.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Wiederinkrafttreten von Entfernungen.) Die durch Nachtrag X zum Gütertarifhefte Nr. 4 aufgehobenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Station Adelsheim der Badischen Staatseisenbahnen mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen treten mit sofortiger Gültigkeit im vorbezeichneten Verkehre wieder in Kraft.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif, Heft 2 und 3. (Einbeziehung der Station Wannweil.) Mit Wirkung vom 15. Juli 1905 wurde die württembergische Station Wannweil in das 2. Heft für den Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischen und in das 3. Heft für den Pfälzisch-Württembergischen Güterverkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgütertarif. (Aufhebung der Güternebenstelle und Tarifstation Burgstaken a. Fehmarn.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Kleinbahnstrecke Fehmarnsund—Orth a. F., frühestens am 15. August 1905, wird die Güternebenstelle und Tarifstation Burgstaken a. Fehmarn aufgehoben werden. Zu diesem Zeitpunkte treten die im Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgütertarife für den Verkehr mit Burgstaken a. Fehmarn vorgesehenen Bestimmungen und Gebührensätze außer Kraft.

Der endgültige Eröffnungszeitpunkt der Kleinbahnstrecke wird seinerzeit bekanntgegeben werden.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Änderung.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 ab wurden auf Seite 1 des Warenverzeichnisses bei „Phosphorsäure, flüssige" die Worte „in Fässern" gestrichen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Änderung und Berichtigung.) Mit sofortiger Gültigkeit wird der im Nachtrage II zum Gütertarife vom 1. März 1904 auf Seite 14 unter h enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes 9, Klasse b, von Aachen Költor nach Lindau (Stadt) von Mk. 3·25 in Mk. 2·25 für 100 kg geändert. Daselbst wird auf Seite 15 unter k beim Ausnahmetarife 13 der Stationsname Nürnberg Nordwestbahnhof in Nürnberg Nordostbahnhof berichtigt.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft B, Beförderung von lebenden Tieren, vom 1. April 1903. (Änderungen.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 tritt im Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von lebenden Tieren, folgende Änderung in Kraft:

Im Nebengebührentarife (Abschn. C) erhält auf Seite 24 unter Ziffer I Desinfektionsgebühren die dritte Position die Fassung:

für einen Geflügelspezialwagen mit besonderer Einrichtung, d. i. Käfigen und Futtertrögen (einschließlich der Reinigung) Mk. 30·— = K 35·10.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, vom 1. April 1903. (Änderung.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 tritt im Deutschen Eisenbahntarife für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1903 folgende Änderung in Kraft:

Im Nebengebührentarife (Abschn. C) erhält auf Seite 15 unter Ziffer I Desinfektionsgebühren die dritte Position die Fassung:

für einen Geflügelspezialwagen mit besonderer Einrichtung, d. i. Käfigen und Futtertrögen (einschließlich der Reinigung) Mk. 30·—.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1905. (Änderungen und Ergänzungen.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 traten im Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschn. I B, Beförderung von Gütern, nachstehende Änderungen und Ergänzungen in Kraft:

I. Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Seite des Tarifes	Änderungen und Ergänzungen
13	Im § 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften erhält der Hinweis in der Klammer folgende Fassung: „(vergl. die Zusatzbestimmungen 5 und 6 zu § 32 der Verkehrsordnung).“
15	§ 29 der Allgemeinen Tarifvorschriften wird gestrichen.
24	Im Verzeichnisse der zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefäßwagen zugelassenen Flüssigkeiten ist unter Ziffer 22 „Säuren“ hinter „Oxalsäure“ einzufügen: „Phosphorsäure.“
25	Im Verzeichnisse der bedeckt zu befördernden Güter ist die Ziffer 15 „Dolomit“ u. s. w. wie folgt zu fassen: „Dolomit, gemahlen oder gebrannt, auch in Stücken, und Dolomitsteine.“
26	In demselben Verzeichnisse ist die Ziffer 21 „Elektrodenkohle“ u. s. w. wie folgt zu fassen: „Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewichte von mindestens 3 kg.“
27	In demselben Verzeichnisse ist die Ziffer 86 „Magnesit“ u. s. w. wie folgt zu fassen: „Magnesit, gemahlen oder gebrannt, auch in Stücken, und Magnesitsteine.“
30	Im Spezialtarife für bestimmte Stückgüter ist die Ziffer 7 i) „Muschelschalen“ u. s. w. zu streichen; die Buchstaben k—o sind in i—n zu ändern.
31	Im Spezialtarife für bestimmte Stückgüter ist als besondere Ziffer hinter 16. „Metalle“ u. s. w. einzuschalten: „17. Muschelschalen, wie im Spezialtarife III genannt.“ Die bisherigen Ziffern 17—27 sind in 18—28 zu ändern.
35/36	In der Position „Düngemittel“ u. s. w. des Spezialtarifes III sind die Worte „Kalkmehl aus Muscheln“ zu streichen und am Schlusse der Position als Anmerkung aufzunehmen: „Austernschalen und Kalkmehl aus Muscheln s. Muschelschalen (Spezialtarif III).“
36	In derselben Position sind hinter „Phosphorsäure, flüssige“ die Worte „in Fässern“ zu streichen.
38	Die Position „Elektrodenkohle“ u. s. w. im Spezialtarife II ist wie folgt zu fassen: „Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewichte von mindestens 3 kg.“
38	Im Spezialtarife III ist hinter der Position „Eisenvitriol-Gipsmehl“ als neue Position einzufügen: „Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewichte von mindestens 3 kg im Falle der Ausfuhr.“
49	Die Position „Muschelschalen aller Art“ des Spezialtarifes II ist zu ergänzen durch die Worte: „soweit nicht im Spezialtarife III genannt.“
49	Die Position „Muschelschalen, zerkleinerte“ u. s. w. des Spezialtarifes III ist wie folgt zu fassen: „Muschelschalen, folgende: Austernschalen, ferner Muschelschalen aller Art, zerkleinert (Kalkmehl aus Muscheln, Muschelgries) und Abfälle von Muschelschalen.“

II. Änderungen und Ergänzungen des Anhanges.

Alphabetisches Verzeichnis.

Seite des Tarifes	Änderungen und Ergänzungen
75	Hinter der Position „Auslaugerückstände“ u. s. w. ist als neue Position einzufügen: „Austernschalen“ | Muschelschalen | . | . | St | III | †).“ Am Fuße der Seite 71 ist als Anmerkung aufzunehmen: „†) Austernschalen, zerkleinert, werden in gedeckt gebauten Wagen befördert; s. Muschelschalen (Spezialtarif III).“
81	Die Anmerkung am Fuße der Seite ist wie folgt zu fassen: „†) Dolomit, gemahlen oder gebrannt, auch in Stücken, wird in gedeckt gebauten Wagen befördert.“
81	In der Position „Dolomitsteine“ ist in Spalte 7 statt des Punktes | . | ein „G“ zu setzen.
82	In der Position „Düngemittel“ u. s. w. des Spezialtarifes III sind hinter „Phosphorsäure, flüssige“ die Worte „in Fässern“ zu streichen.
82	In derselben Position sind die Worte „Kalkmehl aus Muscheln“ zu streichen und am Schlusse der Position als Anmerkung aufzunehmen: „Austernschalen und Kalkmehl aus Muscheln s. Muschelschalen (Spezialtarif III).“

Seite des Tarifes	Änderungen und Ergänzungen
91	Die Position „Elektrodenkohle" u. s. w. ist wie folgt zu fassen: „Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewichte von mindestens 3 kg . . . . | . | . | . | II | G."
91	Als neue Position ist gleich dahinter einzuschalten: „Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewichte von mindestens 3 kg im Falle der Ausfuhr . . . . | . | . | . | III | G."
96	In der Position „Futtermittel u. s. w. sind die Worte „i) Muschelschalen, zerkleinerte (Muschelgries)" zu streichen und die Buchstaben k—o in i—n zu ändern.
106	In der Position „Kalkmehl aus Muscheln" ist in Spalte 2 statt „Düngemittel" zu setzen: „Muschelschalen."
112	Die Anmerkung am Fuße der Seite ist wie folgt zu fassen: „†) Magnesit, gemahlen oder gebrannt, auch in Stücken, wird in gedeckt gebauten Wagen befördert."
116	Die Position „Muschelschalen aller Art" des Spezialtarifes II ist zu ergänzen durch die Worte: „soweit nicht im Spezialtarif III genannt."
116	Die Position „Muschelschalen, zerkleinerte" u. s. w. ist wie folgt zu fassen: „Muschelschalen, folgende: Austernschalen, ferner Muschelschalen aller Art, zerkleinert (Kalkmehl aus Muscheln, Muschelgries), und Abfälle von Muschelschalen . . . . | . | . | St | III | †)." Die Anmerkung †) am Fuße der Seite erhält folgende Fassung: „†) Kalkmehl aus Muscheln und Muschelschalen, zerkleinert (Muschelgries) werden in gedeckt gebauten Wagen befördert."
119	In der Position „Phosphorsäure" sind die Worte „in Fässern" zu streichen.
119	Hinter der Position „Phosphorsäure, flüssige" ist als neue Position einzufügen: „Phosphorsäure in Kessel- etc. Wagen | § 35."
129	In der Anmerkung am Fuße der Seite in der Ziffer 1 ist hinter „Dinassteine" einzufügen: „Dolomitsteine."

Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischer Verband. (Verkehr der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg, Stettin und der kgl. Militäreisenbahn mit Württemberg.) (Nachtrag 4.) Zum obengenannten, seit 1. April 1897 in Kraft bestehenden Gütertarife ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 der Nachtrag 4 erschienen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Tiertarif vom 1. Februar 1900. (Nachtrag V.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 trat zum obengenannten Tarife der Nachtrag V in Kraft.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1399	V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 73.835/05	beteiligten Verwaltungen	Magnesitziegel, verpackt, zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete	Wartberg-Mürzthal	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904		Pfennig 129 *)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig für 100 kg. **) Der Frachtsatz für Dresden-Elbkai findet nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind
					Schönpriesen-Umschlag					124 *)				
					Dresden-Elbkai					151 **)				
1400	V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** R.-M.-Z. 30.961/05	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Stammholz der Pos. H—17 a) der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Arbing	Linz-Umschlagsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen durch ein mit Linz-Umschlagsplatz in Geleiseverbindung stehendes Sägewerk bezogen werden	vom 20. Juli 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Heller 48	Heller 35	Heller 13	Im Kartierungswege		Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 37 ex 1905 unter Post-Nr. 904 verlautbarten Frachtbegünstigungen erscheinen hier einbezogen und sind somit gegenstandslos
				Baumgartenberg					53	37	16			
				Dornach					60	40	20			
				Grein (Bad Kreuzen)					66	42	24			
				Perg					39	32	7			
				Saxen					58	39	19			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1401	V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 20.879/05	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	sämtlichen Braunkohlen-Versandstationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen, welche in den in der Rubrik 8 genannten Tarif einbezogen sind	Eisenstein —— Eger und Franzensbad	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen von Frachtbriefen begleitet sein, welche an eine Dienststelle der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen lauten. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes —— (für Eger und Franzensbad:) **Auflieferung eines Mindestquantums von 30.000 t innerhalb der Gültigkeitsdauer.**	vom 1. Juni 1905 bis 31. Mai 1906	Tarif für Regiekohlensendungen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach Eger, Eisenstein etc., gültig vom 1. November 1900	**Verschieden**	**Verschieden**	**4 Mark für 10 Tonnen**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche auf eine Dienststelle der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen als Empfängerin lauten müssen und längstens bis Ende August 1906 rücksichtlich der Regiekohlensendungen von den Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bei der Direktion derselben in Teplitz, rücksichtlich der Regiekohlensendungen von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag erliegen müssen**	
1402	V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schleifholz bis 2·5 m Länge, nur beim Bezuge von inländischen Zellulose-, Holzstoff- oder Papierfabriken, und daher an dieselben adressiert	Saybusch-Żywiec	Mähr. Ostrau-Oderfurt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Besorgung des Auf-, bezw. Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Die Frachtbriefe müssen an eine inländische Zellulose-, Holzstoff- oder Papierfabrik adressiert sein. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905**	**Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899**	40	31	9	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
1403	V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905	**Lokalbahn Mutenitz-Gaya**	Futter- und Zuckerrüben	**Mutenitz**	Gaya trs. (für Sendungen nach Wlkosch-Keltschan)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen nach Mutenitz loko müssen dortselbst bezogen und mittels Straßenfuhrwerk abgeführt werden	vom 1. Oktober 1905 bis 30. September 1906	Lokaltarif	16	12	4	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Gaya trs. auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate; bei den Sendungen nach Gaya trs. auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe. Die bezeichneten Dokumente müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Lokalbahn Mutenitz-Gaya erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	
				Dubnian					13	9·8	3·2			
				Swatobořitz					9	6·8	2·2			
			Braunkohle	Gaya trs.	**Swatobořitz**				8·4	6·3	2·1			
					Dubnian				11·2	8·4	2·8			
					Mutenitz loko				13·6	10·2	3·4			
			Artikel des Ausnahmetarifes III der Lokalbahn Mutenitz-Gaya		**Mutenitz loko**				14	10·5	3·5			
					Dubnian				11·5	8·7	2·8			
					Swatobořitz				8·5	6·5	2			
1404	V.B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 75.546/05	Raffiniertes Petroleum und mineralische Schmieröle	Pardubitz S.N.D.V.B.	Iglau Ö.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Iglau adressiert und für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	96 Heller	78 Heller	18 Heller	Im Kartierungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1405 V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 74.636/05		Brennholz	Sigmundsherberg Ö.N.W.B.	Stockerau Ö.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	36 Heller	25 Heller	11 Heller	Im Kartierungswege		
1406 V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Sand der Tarif-Pos. E—17, lit. a, des Tarifes, Abt. B, vom 1. Juli 1905	Götzendorf St.E.G.	Wien-Arsenal	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zum Bau eines Landwehr-Waffendepots in Wien-Arsenal bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	17 Heller		Im Kartierungswege		
				Götzendorf L.B.	Wien-Arsenal					18 Heller				
1407 V.-B. Nr. 84 v. 22./VII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Scherben von Graphittiegeln (aus einem Gemenge von Ton und Graphit), unverpackt	Altkladno	Annathal-Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	Heller 115	Heller 73	Heller 42	Im Kartierungswege		
				Altkladno	Prag (Bubna)				32	29	3			
				Altkladno	Reitzenhain (B.E.B.)				94	63	31			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 85. **Wien, 25. Juli 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 5 des XVII. Jahrganges (1903) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Juli 1905, womit für den Monat August 1905 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat August 1905 festgesetzt, daß in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von zwanzig (20%) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Kosel m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von der Station Ried nach Schneegattern.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Ried die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Station Ried der Linie Neumarkt-Kalham—Simbach der k. k. Staatsbahnen nach Schneegattern im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 14. Juli 1905. E.-M.-Z. 19.864/2.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Bauordnung. Zum Begriffe „Abteilung auf Bauplätze“. (Niederösterreich.)

Der Fabrikant Josef B. in St. Pölten hat von der ihm gehörigen Wiesenparzelle Nr. 1571/9 per 48 a 84 m² ein Teilstück im Ausmaße von beiläufig 350 m², die Quadratklafter zu fl. 5, an Karl K. abverkauft. Als dieser letztere unter Vorlage von Plänen um die Baubewilligung für ein auf dem von ihm erkauften Grunde, Parzelle Nr. 1571/22, zu errichtendes ebenerdiges Wohngebäude einschritt, wurde er von der Gemeinde St. Pölten dahin beschieden, daß in die Erledigung dieses Einschreitens nicht früher eingegangen werden könne, als bis Josef B. die Bewilligung zur Abteilung der Wiesenparzelle Nr. 1571/9 auf Bauplätze erwirkt haben würde, und wurde gleichzeitig Josef B. zur nachträglichen Überreichung des diesbezüglichen Gesuches aufgefordert. Mit der heute angefochtenen Ministerialentscheidung wurde im Instanzenzuge erkannt, daß der an Josef B. erlassene Auftrag eine Verletzung der Bestimmungen der Bauordnung für Niederösterreich involviere, da in dem Abverkaufe eines Teiles der Wiesenparzelle Nr. 1571/9 an Karl K. zum Zwecke der Errichtung eines Wohngebäudes ein auf Abteilung dieses Grundes auf Bauplätze ab-

zielendes Vorgehen des Josef B. nicht zu erblicken sei, für den letzteren demnach eine gesetzliche Verpflichtung zur Vorlage eines Abteilungsentwurfes nicht bestand und derselbe daher hierzu seitens der Baubehörde nicht verhalten werden konnte.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die vorliegende Beschwerde folgendes erwogen: Schon nach der gewöhnlichen Bedeutung der Worte „Abteilung auf Bauplätze", von welcher im zweiten Abschnitte der Bauordnung für Niederösterreich vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 36, gehandelt wird, dann aber auch aus den positiven Bestimmungen der §§ 6 bis 10 Bau-O., welche von einer Mehrzahl von „Bauplätzen", „Gebäuden", „Parzellen", „Baustellen" und von dem Entstehen „neuer Straßen und Gassen" sprechen, ist zu folgern, daß im Sinne des Gesetzes eine Abteilung auf Bauplätze nur dann vorliegt, wenn eine größere Grundfläche, die bisher unverbaut war und anderen wirtschaftlichen Zwecken diente, nunmehr durch Verbauung derselben verwertet und ausgenützt werden soll, sei es, daß der Eigentümer die Verbauung und Herstellung einer Mehrzahl von Gebäuden selbst vornehmen will oder daß er durch den Verkauf von Bauplätzen die neue Verwertung des Grundes anstrebt.

Daß im vorliegenden Falle nach dem Tatbestande, wie sich derselbe unmittelbar darstellt, von der Abteilung eines Grundes auf Bauplätze im obigen Sinne nicht gesprochen werden kann, ist nicht zweifelhaft. Es liegt eben nur vor, daß der Eigentümer der gedachten Wiesenparzelle von dieser letzteren ein Teilstück an eine andere Partei verkaufte und daß der Käufer auf diesem von ihm erworbenen Teilstücke ein Gebäude aufzuführen beabsichtigt. Hierin kann an sich nicht ein Vorgang erblickt werden, welcher auf die Abteilung der ganzen Wiesenparzelle Nr. 1571/9 auf einzelne Bauplätze abzielen würde. Es ist hierbei gleichgültig, ob Josef B., wie dies unter Hinweis auf ein mit Karl K. aufgenommenes Protokoll behauptet wird, um die Absicht des Käufers gewußt und ob er mit Rücksicht auf dieselbe etwa tatsächlich für den abverkauften Teil der Wiesenparzelle einen den ortsüblichen Preis für Wiesengrund übersteigenden, bezw. etwa den ortsüblichen Preis für Baugrund begehrte, da dies an dem obenskizzierten wesentlichen Tatbestande nichts ändert. Es ist übrigens nicht logisch, zu behaupten, Josef B. habe dadurch, daß er für das abverkaufte Teilstück den Preis für Baugrund forderte, auch den Rest der Wiesenparzelle selbst als Baugrund qualifiziert, bezw. deklariert. Denn der Eigentümer konnte ganz wohl für den abverkauften Teil einen dem Werte, den derselbe für den Käufer hatte, entsprechenden Kaufpreis begehren, ohne dabei im mindesten die Absicht zu haben, auch den Rest des Grundstückes für Bauzwecke zu verwenden oder zu verwerten.

Es kann also auch nicht gesagt werden, daß, wie die Gemeinde St. Pölten argumentiert, nach dem, was vorliegt, mindestens schon die Abteilung der ganzen Wiesenparzelle auf zwei Bauplätze vorliege und wenn die Gemeinde diesen von ihr behaupteten Tatbestand auch aus dem Argumente folgern will, daß Josef B. den ihm gegenwärtig noch verbliebenen größeren „Bauplatz" in einem späteren Zeitpunkte zur Unterabteilung bringen könne (§ 6 Bau-O.), so ist dieses Argument eigentlich schwer zu verstehen. Denn aus dem Umstande, daß das Gesetz auch von der Unterabteilung eines bestehenden Bauplatzes spricht und aus der allerdings vorhandenen Möglichkeit, daß Josef B. zu einer späteren Zeit vielleicht wirklich an die Abteilung des restlichen Stückes der Wiesenparzelle auf Bauplätze schreitet, kann doch nicht deduziert werden, daß der dem Genannten gegenwärtig noch verbliebene Rest der Wiesenparzelle selbst auch schon ein von der ganzen Wiesenparzelle abgeteilter Bauplatz sei und daß also zur Zeit tatsächlich bereits eine Abteilung der ganzen Parzelle Nr. 1571/9 auf zwei Baustellen stattgefunden habe.

Es erschiene weiters, worauf die Beschwerde gleichfalls hinweist, zwar nicht ausgeschlossen, daß der Besitzer eines größeren Grundstückes beabsichtigen würde, de facto die (sukzessive) Parzellierung desselben auf einzelne Baustellen durchzuführen, ohne den hierfür gesetzlich vorgeschriebenen Vorgang zu beobachten, um sich den dem Parzellierungswerber durch das Gesetz auferlegten Obliegenheiten zu entziehen. Allein die Absicht eines Vorgehens in fraudem legis kann doch nicht in jedem Falle vorausgesetzt werden und im vorliegenden Falle liegen keine Umstände vor, welche eine solche Voraussetzung rechtfertigen würden. Josef B. hat in bestimmter Weise erklärt, er denke dermalen gar nicht daran, den restlichen Teil der Wiese dieser landwirtschaftlichen Bestimmung zu entziehen und zu Bauplätzen aufzuteilen, oder auch nur ein Gebäude auf dem Grunde aufzuführen, und er hat weiters darauf verwiesen, daß dieser Grund im östlichen Winkel des Ortes gelegen sei, wo die geringste Bautätigkeit herrsche, so daß es sehr zweifelhaft erscheine, ob die fragliche Parzelle in absehbarer Zeit überhaupt als Baugrund in Betracht kommen werde.

Die Stadtgemeinde hat ihrerseits zwar darauf hingewiesen, daß die lagerplanmäßigen Regulierungslinien für den betreffenden Rayon bereits festgestellt seien und daß ergänzend an die fragliche Wiesenparzelle bereits zwei ältere Wohngebäude bestehen. Aus diesen Umständen kann aber zugunsten der Beschwerdeführung nichts weiter gefolgert werden. Die Stadtgemeinde behauptet selbst nicht einmal, daß sich etwa in der in Betracht kommenden Gegend eine weitere Bautätigkeit rege oder daß etwa infolge irgend welcher Umstände eine solche Bautätigkeit in nächster Zeit zu gewärtigen wäre. Unter diesen Umständen erscheint es füglich ausgeschlossen, in dem hier vorliegenden Tatbestande etwas anderes zu erblicken, als was — wie dies früher erörtert wurde — wirklich unmittelbar aufscheint, wonach der Verwaltungsgerichtshof zur Abweisung der Beschwerde gelangte.

(Erkenntnis vom 13. Juni 1903, Z. 6711; Budw. Nr. 1871 A.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte schmalspurige Kleinbahn mit eventuell elektrischem Betriebe von der Station Kemmelbach-Ybbs zur Stadt Ybbs. (Detailprojekt: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 21. Juni über das vom Bürgermeister Ignaz Eberstaller namens der Stadtgemeinde Ybbs vorgelegte Detailprojekt für eine ungefähr 3 km lange, eventuell elektrisch zu betreibende schmalspurige Kleinbahn von der Station Kemmelbach-Ybbs der k. k. Staatsbahnen zur Stadt Ybbs im Sinne der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der Trassenrevision für den 3. August anberaumt. [E.-M.-Z. 34.459.]

Ausland.

Italien. (Beaufsichtigung der von Privatunternehmern betriebenen italienischen Bahnen.) An Stelle der kgl. General-Inspektion der italienischen Bahnen, deren Tätigkeitsbereich und Obliegenheiten infolge des Überganges der meisten italienischen Eisenbahnen in den Staatsbetrieb sehr vermindert sind und abgeändert werden müssen, wurde mit Erlaß vom 25. Juni 1905 ein besonderes Bureau bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingesetzt, welches drei Abteilungen und 10 Bezirksbureaus in Florenz, Cagliari, Palermo, Verona, Mailand, Turin, Genua, Bologna, Rom und Neapel besitzt. Es liegt diesen Dienststellen die Aufsicht über den Betrieb der Privatbahnen, die Prüfung und Begutachtung von Konzessionsgesuchen, von Angelegenheiten, betreffend den Rückkauf von Bahnen, die Verwaltung der vom Staate für Neubauten zur Verfügung gestellten Mittel und die Behandlung der Streitfälle über die vom Staate vor dem 1. Juli 1905 ausgeführten Bauten ob. [„Z. d. V. D. E.-V“.]

— (Betriebsergebnisse des Adriatischen Netzes im Jahre 1904) Der Betrieb des Adriatischen Netzes ergab im Jahre 1904 einen verfügbaren Reingewinn von Lire 7,250.000, zu welchem noch Lire 800.000 Erträgnis des besonderen Reservefonds kommen. Die Gesamtlänge des Netzes betrug im Betriebsjahre 1904 5820 km, wovon 4347 km auf das Hauptnetz und 1473 km auf das Nebennetz entfallen. Es wurden auf dem Hauptnetze Lire 146,000.000 (Lire 33.600 für 1 km) vereinnahmt und somit im ganzen Lire 157,000.000 (Lire 27.000 für 1 km). Die Einnahmen sind gegen das Jahr 1903 um nahezu Lire 9,000.000 gestiegen. An dieser Steigerung nahmen Anteil der Frachtgutverkehr mit Lire 6,000.000 und der Personenverkehr mit Lire 2,000.000. Die Betriebsausgaben betrugen Lire 100,600.000 (+ Lire 3,800.000 gegen das Jahr 1903). Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 61·69 Prozent gegen 63·43 Prozent im Vorjahre. Es wurden 21,743.000 Reisende befördert (plus 1,200.000) und 385.446 Züge gefahren, welche 32,937.000 Zugskilometer zurücklegten (+ 425.000 an Personenzugskilometer und 1,100.000 an Güterzugskilometer). Die Verwaltung verfügte über 1116 Lokomotiven, 6 elektrische Selbstfahrer, 3170 Personenwagen, 643 Gepäckswagen, 20.600 Güterwagen, welche insgesamt 526,000.000 km leisteten oder im Durchschnitte 44.500 km jede Lokomotive, 41.262 km jeder Personenwagen, 44.256 km jeder Gepäckswagen und 13.994 km jeder Güterwagen.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Verschiedene Mitteilungen.

Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 13. Mai fand in Brünn unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Karl Freiherrn v. Offermann und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Alois Minks die diesjährige (19.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 5 Aktionäre teil, welche 5021 Aktien mit 250 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904:

I. Lokalbahnen Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz und Mähr.-Ostrau—Ellgoth. Transporteinnahmen K 381.780·25 (gegen K 365.446·76 im Jahre 1903), verschiedene Einnahmen K 16.111·34 (K 5266·73), Betriebsausgaben K 223.567·87 (K 214.949·96), besondere Auslagen K 29.674·10 (K 38.891·41), Gewinn K 144.649·62 (K 126.600·89).

II. Lokalbahn Mutenitz-Gaya. Einnahmen Kronen 84.041·24 (K 84.048·86), Ausgaben K 83.177·87 (K 83.392·08), Gewinn K 863·37 (K 656·78).

III. Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub. Einnahmen K 48.624·93 (K 57.713·03), Ausgaben K 49.959·63 (K 50.034·53), Verlust K 1334·70 (Gewinn K 7678·50).

Der Gesamtgewinn des Unternehmens stellte sich auf K 144.178·29 und standen zuzüglich des Gewinnvortrages per K 9239·30 der Generalversammlung K 153.417·59 (K 134.936·17) zur Verfügung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung, aus dem Gewinne K 1049·52 (K 1147·76) dem ordentlichen Reservefonds, K 3992·61 (K 3838·07) dem außerordentlichen Reservefonds, K 4895·42 (K 4711·04) dem Amortisationsfonds, K 4000 (K 4000) dem Ablösungs- und Übernahmskonto gutzubringen, K 108.000 (K 102.000) zur Ausschüttung einer $4^1/_2$ prozentigen ($4^1/_4$ prozentigen) Dividende zu verwenden, K 8000 (K 4000) dem Erneuerungskonto als außerordentliche Zuwendung, K 8000 (K 6000) dem Rücklagenkonto, K 8000 (—) dem Debitorenkonto gutzubringen und K 7480·04 (K 9239·30) auf neue Rechnung vorzutragen. Zu Punkt 4 der Tagesordnung wurde folgender Beschluß gefaßt: „Dem Baue einer normalspurigen Lokalbahn mit elektrischer Traktion von der Endstation Hulwaken der gesellschaftlichen Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Ellgoth über Neudorf nach Schönbrunn (Nordbahn Aufnahmsgebäude) wird zugestimmt und der Verwaltungsrat ermächtigt, mit dem k. k. Eisenbahnministerium in die bezüglichen Konzessionsverhandlungen einzutreten, bezw. dieselben zum Abschlusse zu bringen, sowie alle mit dem Baue dieser Lokalbahn zusammenhängenden Fragen im eigenen Wirkungskreise zu erledigen und das für die Durchführung des Baues und der Einrichtung der Bahn erforderliche Kapital vorläufig durch Aufnahme einer schwebenden Schuld bis zum Maximalbetrage von K 350.000 zu bedecken.“ Sodann erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Direktor Schuschny, Börsenrat Pflaum und Dr. Fiedler. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Präsident Dr. Karl Freiherr v. Offermann und Vizepräsident Viktor Ritter v. Bauer zu ihren bisherigen Funktionen wieder berufen. [E.-M.-Z. 30.461.]

Überetscherbahn. (Generalversammlung.) Am 4. Mai fand in Bozen unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Sigismund Schwarz und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Anton Grafen Ceschi die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Überetscherbahn statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre teil, welche 1971 Aktien mit 311 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904: I. Überetscherbahn: Die Transporteinnahmen K 262.408·39 (gegen K 210.386·86 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 10.433·75 (Kronen 9812·40), die Betriebsausgaben K 96.284·84 (K 79.455·08), die sonstigen Auslagen K 20.507·11 (K 17.891·22) und der Betriebsüberschuß K 156.050·19 (K 122.852·96). II. Mendelbahn: Die Transporteinnahmen K 143.208·92, die verschiedenen Einnahmen K 3736·65, die Betriebsausgaben K 42.995·57, die sonstigen Auslagen K 504·15 und der Betriebsüberschuß K 103.445·85. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie folgende Gewinnverteilung: I. Überetscherbahn: Rückzahlung an die Südbahn Kronen 53.860·19, in den Amortisationsfonds K 4000, für eine $4^1/_2$ prozentige Prioritätsaktien-Dividende K 98.190 (1903: auch $4^1/_2$ Prozent Dividende). II. Mendelbahn: Zinsen der schwebenden Schuld K 9000, $4^1/_2$ prozentige Dividende an die Prioritätsaktien lit. B K 54.000, in den Amortisationsfonds K 6000, in den Betriebsreservefonds K 1000, in den außerordentlichen Reservefonds K 33.445·85. Sodann erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Direktor Oskar Schüler und Rechtsanwalt Albert Mayer. Nach der Wahl des Revisionsausschusses wurde der Wert der Anwesenheitsmarken der Verwaltungsratsmitglieder für das Jahr 1905 mit K 10 festgesetzt, womit die Generalversammlung schloß. [E.-M.-Z. 25.767.]

Literatur.

Verkehrs-Atlas von Europa. Mit einer Weltverkehrskarte nebst einer Übersichtskarte der transsibirischen Eisenbahn. Unter Benützung von Dr. W. Koch und L. Opitz: Eisenbahn- und Verkehrs-Atlas von Deutschland, Rußland und der Schweiz. Ausgabe für Österreich-Ungarn. Enthaltend 80 Sektionen, 6 Übersichtskarten, 34 Nebenkarten, mit einem alphabetischen Stationsverzeichnisse von Europa, einem Anhange: die Einrichtung und Anwendung der Eisenbahn-Gütertarife in Deutschland und Österreich-Ungarn, sowie einem Ortsregister von Österreich-Ungarn mit Bezeichnung von ca. 30.000 Orten in bezug auf ihre Zugehörigkeit zur Bahn-, resp. Dampfschiffstation und Postortsbezeichnung. Wien 1905. Verlagsbuchhandlung Carl Konegen (Ernst Stülpnagel).

Das vorliegende, einen sehr wertvollen Behelf darstellende Werk, dessen Ladenpreis K 36·— beträgt, wird seitens der genannten Verlagsbuchhandlung allen Eisenbahnbeamten zum Vorzugspreise von K 30·— pro Exemplar (auf Wunsch auch in Monatsraten à K 3·—) geliefert.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien gelangen die bahnseits nicht benützten Wandflächen im Innern der Personenwagen der Wiener Stadtbahntype zu Plakatierungszwecken ab 1. Jänner 1906 im Offertwege zur Vergebung.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Offertformulare benützt werden müssen, sind pro Bogen mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Waggon-Plakatierung“ bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien bis längstens **23. August 1905, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Bis zu diesem Termine hat jeder Offerent bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien ein Vadium von K 5000 zu erlegen.

Offerte, welche nach obigem Termine eingebracht werden oder für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wird oder welche sonst den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht vollkommen entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien behält sich überdies die vollständig freie Wahl unter den eingelangten Offerten vor, und ist berechtigt, eventuell auch sämtliche Offerte abzulehnen.

Jeder Offerent hat das Recht, der bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien (Abteilung für den Verkehrsdienst) am 24. August 1905, um 10 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Die Offerenten bleiben mit ihrem Angebote bis zum 31. Dezember 1905 im Worte und werden von der Annahme oder Ablehnung ihres Angebotes vor Ablauf dieses Termines schriftlich verständigt.

Offertformulare, welche die näheren Bedingnisse enthalten, können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien (XV. Mariahilferstraße 132, Mezzanin, Tür 16) behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Wien, im Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Eil- und Frachtgüter unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

Von oder nach Lettowitz St.E.G.

nach oder von	Eilgut			Frachtgut								
	gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes	sperrige Güter	Klasse		Wagenladungsklasse			Spezialtarif		
					I	II	A	B	C	1	2	3
	Frachtsätze für 100 kg in Heller											
Josefsthal-Kosmanos B.N.B.	880	360	279	360	279	206	188	157	120	160	137	94

Wien, am 22. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905. [1041]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermäßigung für Wallfahrer nach Kalwarya-Zebrzydowska.

Anläßlich der in der Zeit vom 5. bis inkl. 15. August, ferner vom 3. bis inkl. 8. September 1905 nach Kalwarya-Zebrzydowska stattfindenden Wallfahrten werden in sämtlichen Stationen und Haltestellen der Strecken Dziedítz—Oświęcim, Friedek-Mistek—Bielitz, Bielitz—Kalwarya-Zebrzydowska (ausgenommen Barwald górny P.-H.) und Dziedítz—Saybusch-Ż. an den bezeichneten Tagen, sowie auch über Verlangen auch schon am 4. August und am 2. September 1905 sowohl zu den fahrplanmäßigen Personenzügen, als auch zu den am 7., 8. und 15. August 1905 im Bedarfsfalle verkehrenden nachbezeichneten Sonder-Personenzügen an Wallfahrer Rückfahrkarten für die II. und III. Wagenklasse nach Kalwarya-Zebrzydowska, sowie Fahrkarten für die II. und III. Wagenklasse zur einfachen Fahrt von Kalwarya-Zebrzydowska nach Stationen und Haltestellen der obengenannten Strecken zu ermäßigtem Fahrpreise ausgegeben werden.

Die Rückfahrkarten haben eine Gültigkeitsdauer von 8 Tagen, Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Sowohl bei den ermäßigten Rückfahrkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska, als bei den ermäßigten Karten zur einfachen Fahrt von Kalwarya-Zebrzydowska ist eine Fahrtunterbrechung, ferner bei den Rückfahrkarten auch der Antritt der Rückreise in einer Zwischenstation ausgeschlossen.

An Personen, welche diese Begünstigung für Geschäftsreisen in Anspruch nehmen wollen, werden weder ermäßigte Rückfahrkarten, noch ermäßigte Fahrkarten zur einfachen Fahrt ausgegeben.

Außer den täglich verkehrenden Personen- und gemischten Zügen werden folgende Sonder-Personenzüge, jedoch nur im Bedarfsfalle, in Verkehr gesetzt werden:

Von Bielitz nach Kalwarya-Zebrzydowska:

Am 7. und 8. August 1905 die Sonder-Personenzüge:

Nr. 2319 V, Abfahrt Bielitz 7 U. 10 M. früh, Ankunft Kalwarya-Zebrzydowska 9 U. 50 M. vorm.;

Nr. 2343, Abfahrt Bielitz 6 U. 26 M. früh, Ankunft Kalwarya-Zebrzydowska 9 U. 9 M. vorm.

Von Kalwarya-Zebrzydowska nach Bielitz:

Am 15. August 1905 die Sonder-Personenzüge:

Nr. 2346, Abfahrt Kalwarya-Zebrzydowska 2 U. 22 M. nachm., Ankunft Bielitz 5 U. 7 M. nachm.;

Nr. 2348, Abfahrt Kalwarya-Zebrzydowska 2 U. 40 M. nachm., Ankunft Bielitz 5 U. 25 M. nachm.;

Nr. 2350, Abfahrt Kalwarya-Zebrzydowska 4 U. 15 M. nachm., Ankunft Bielitz 7 U. 5 M. abends.

In der Strecke Bielitz — Saybusch-Ż. wird am 15. August 1905 im Falle des Bedarfes der Sonder-Personenzug Nr. 7293, Abfahrt Bielitz 6 U. 24 M. abends, Ankunft Saybusch-Ż. 7 U. 25 M. abends, in Verkehr gesetzt werden.

Näheres ist aus den affichierten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 20. Juli 1905.

V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905. [1042]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eisen und Stahl etc. von Hombok.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Tarifes, Teil II, Heft 3 und 4, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband für die frachtgutmäßige Beförderung von Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterklassifikation der vom 1. Juli 1905 gültigen Abteilung B des Tarifes, Teil I, ab Hombok (Station der Mährisch-Schlesischen Zentralbahn) nach Triest oder Fiume

bei Frachtzahlung für	die Frachtsätze für 100 kg in Heller
Mengen unter 5000 kg	437
mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	304

in Kraft.

Das Aufladen der zum Frachtsatze von 304 Heller für 100 kg zur Abfertigung gelangenden Sendungen obliegt dem Absender.

Wien, am 20. Juli 1905. S.B. Z. 8241-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905. [1043]

Nordwestdeutsch - Niederländisch - Österreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Ab 1. August 1905 gelangen von Gelsenkirchen nach Karlsbad (B.E.B.) über Cassel—Eisenach — Mellingen — Gera — Elsterberg — Eger oder Franzensbad einfache und Rückfahrpreise für alle Züge in I., II. und III. Klasse, ferner Gepäcksfrachtsätze in beiden Richtungen zur Einführung.

Wien, am 22. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.999/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905. [1044]

Niederländisch-Deutsch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung der Nachträge 4 zu den Tarifheften 1 und 2.

Mit 15. Juli 1905 sind zu den Heften 1 und 2 des Teiles II zum Tarife für den Niederländisch-Deutsch-Russischen Grenzverkehr vom 15. Jänner 1902, resp. 1. Februar 1902 die Nachträge 4 in Kraft getreten und erliegen Exemplare in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg und bei der unterzeichneten Direktion zu folgenden Preisen erhältlich:

Nachtrag 4, Heft 1, 20 Pfg., resp. 24 Heller.
„ 4, „ 2, 5 „ „ 6 „

Wien, am 21. Juli 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905 [1045]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Aufhebung von Kartierungssätzen.

Mit 10. August 1905 werden die vom 1. Mai 1903 gültigen Kartierungssätze der k. k. österr. Staatsbahnen von und nach Kalwarya, Krakau, Oświęcim, Podgórze-Bonarka und Saybusch-Żywiec gänzlich aufgehoben.

Mit demselben Zeitpunkte treten die vom gleichen Tage gültigen Kartierungssätze von und nach Chrzanów und Trzebinia ausnahmlich des Verkehres mit den Stationen der Lokalbahnen Piła- (Bolęcin-) Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza Wodna und die Kartierungssätze von und nach Wadowice, letztere jedoch nur insoweit, als in dem vom 1. Jänner 1905 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband direkte Frachtsätze mit Stationen der Lokalbahn Bielitz-Kalwarya vorgesehen sind, außer Kraft.

Wien, am 21. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.665/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905. [1046]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgüterverkehr.

Eliminierung der Station Lužan für Rohzucker der Pos. Z—15 b aus dem Ausnahmetarif VII b.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1906, ist die Station Lužan für Rohzucker der Pos. Z—15 b aus dem Ausnahmetarif VII b des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen zu eliminieren.

Wien, am 24. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 5658/05.

V.-B. Nr. 85 v. 25./VII 1905. [1047]

Grenzverkehr Rußland—Vorarlberg, einschließlich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Tarif, Teil II.

Frachtfreie Beförderung von Stroh bei Eiersendungen.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, ist auf Seite 29 des vom 1. September 1901 gültigen Tarifes, Teil II, für den obbezeichneten Verkehr bei Ausnahmetarif 3 (Eier) nachfolgende Bestimmung nachzutragen:

„In den Monaten November bis einschließlich April wird bei Verfrachtung von Eiern im Gewichte von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Beigabe von Stroh im Gewichte bis zu 300 kg zugelassen und dieses Stroh bis zur Bestimmungsstation gebührenfrei befördert.

Die Absender haben das der Frachtberechnung unterliegende Gewicht der Sendung im Frachtbriefe anzugeben; andernfalls wird die Fracht für das gesamte Bruttogewicht der Sendung einschließlich des beigegebenen Strohes berechnet.

Die Tragfähigkeit des Wagens darf unter Einrechnung des zum Schutze beigegebenen Strohes nicht überschritten werden.“

Wien, am 19. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 12.689/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905. [1048]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Italien. (Übernahme des Betriebes der im nachfolgenden Verzeichnisse angeführten, im Privatbahnbetriebe sich befindenden Strecken durch den italienischen Staat.) Vom 1. Juli 1905 ab wird der italienische Staat den Betrieb der in dem nachstehenden Verzeichnisse bezeichneten Eisenbahnlinien direkte und damit auch alle aus dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr herzuleitenden und auf diese Linien bezüglichen Pflichten und Rechte übernehmen.

Vom 1. Juli 1905 ab werden daher alle Mitteilungen, welche den Betrieb der bezeichneten Linien in ihren Beziehungen zum Internationalen Übereinkommen betreffen, von der General-Direktion der Staatseisenbahnen in Rom ausgehen und sind solche bezw. an diese zu richten.

Verzeichnis der Eisenbahnlinien, aus welchen das italienische Staatsbahnnetz besteht:

1. Torino—Milano.
2. Milano—Venezia.
3. Torino—Modane.
4. Bussoleno—Susa.
5. Mestre—Cormons.
6. Mestre — Portogruaro — Spilimbergo.
7. Udine—Pontebba.
8. Treviso—Belluno.
9. Treviso—Motta.
10. Chivasso—Ivrea—Aosta.
11. Novara—Varallo.
12. Novara—Domodossola.
13. Rho—Arona.
14. Gallarate—Laveno.
15. Gallarate—Varese.
16. Oleggio—Pino.
17. Alessandria—Arona.
18. Santhià—Arona.
19. Arona—Domodossola.
20. Domodossola—Iselle.
21. Milano—Chiasso.
22. Monza—Calolzio.
23. Rovato—Lecco.
24. Como—Lecco.
25. Lecco—Colico.
26. Colico—Sondrio.
27. Colico—Chiavenna.
28. Palazzolo—Paratico.
29. Verona—Peri.
30. Seregno—Usmate—Ponte S. Pietro.
31. Treviglio—Bergamo.
32. Torino—Alessandria—Genova.
33. Succursale dei Giovi.
34. Torino—Chieri.
35. Alessandria—Piacenza.
36. Milano—Bologna.
38. Bologna—Firenze.
38. Padova—Bologna.
39. Livorno—Firenze.
40. Parma—Spezia.
41. S. Stefano—Sarzana.
42. Parma—Piadena—Brescia.
43. Modena—Mantova.
44. Mantova—Verona.
45. Treviglio—Cremona.
46. Cremona—Montova.
47. Codogno—Cremona—Brescia.
48. Torino — Pinerolo—Torre Pellice.
49. Bricherassio—Barge.
50. Airasca—Cavallermaggiore.
51. Moretta—Saluzzo.
52. Torino—Cuneo.
53. Savigliano—Saluzzo.
54. Cuneo—Salozzo.
55. Cuneo—Ventimiglia.
56. Bastia—Mondovi—Cuneo.
57. Carmagnola—Bra—Savona.
58. Ceva—Ormea.
59. Cavallermaggiore—Alessandria.
60 Milano—Mortara.
61. Mortara—Asti—Castagnoli.
62. Vercelli—Broni.
63. Chivasso—Casale.
64. Alessandria—Vercelli.
65. Torreberetti—Pavia.
66. Milano—Voghera.
67. Pavia—Casalpusterlengo.
68 Tortona—Novi.
69. Alessandria—Acqui—Savona.
70. Asti—Ovada—Genova.
71. Genova—Ventimiglia.
72. Mantova—Monselice.
73. Dossobuono—Adria—Chioggia.
74. Bologna—S. Felice—Poggio Rusco.
75. Genova—Pisa.
76. Avenza—Carrara.
77. Pistoia—Pisa.
78. Lucca—Aulla.
79. Viareggio—Lucca.
80. Ferrara—Ravenna—Rimini.
81. Lugo—Lavezzola.
82. Faenza—Firenze.
83. Firenza—Roma.
84. Empoli—Siena—Chiusi.
85. Groseto—Asciano.
86. Pisa—Roma.
87. Colle Salvetti—Livorno.
88. Cecina—Volterra.
89. Campiglia Ma.—Piombino.
90. Pontegalera—Fiumicino.
91. Attigliano—Viterbo.
92. Terontola—Foligno.
93. Roma—Orte—Ancona.
94. Fabriano—Urbino.
95. Porto Civitanova—Macerata—Albacina.
96. Roma—Napoli.
97. Ciampino—Frascati.
98. Roma—Velletri—Segni.
99. Velletri—Terracina.
100. Sparanise—Gaeta.
101. Roccasecca—Avezzano.
102. Cajanello—Isernia.
103. Roma—Sulmona.
104. Cancello—Avellino.
105. Avellino—Benevento.
106. Avellino—Rocchetta S. Antonio.
107. Napoli—Taranto.
108. Taranto—Brindisi.
109. Cancello—Castellamare—Gragnano.
110. Codola—Nocera.
111. Salerno—Mercato S. Severino.
112. Battipaglia—Reggio Calabria.
113. Taranto—Reggio Calabria.
114. Sibari—Nocera Tirinese.
115. Catanzaro—S. Eufemia.
116. Sicignano—Lagonegro.
117. Messina—Siracusa.
118. Siracusa—Licata.
119. Valsavoja—Caltagirone.
120. Canicatti—Licata.
121. Bicocca—Aragona Caldare.
122. Messina—Termini Imerese.
123. Messina—Reggio Cal. (Ferry-boats).
124. Porto Empedocle—Palermo.
125. S. Caterina Xirbi—Roccapalumba.
126. Varese—Porto Ceresio.
127. Roma—Viterbo.
128. Roma—Albano.
129. Albano—Anzio—Nettuno.

Gruppenwechseltarif II/III. (Einbeziehung der Station Halle a. d. Saale.) Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1905 ab wurde die Station Halle a. d. Saale des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 c für Rohbraunkohle und Braunkohlenbriketts, sowie in den Ausnahmetarif S. 6 für Braunkohlenbriketts zur Weiterverfrachtung seewärts nach deutschen und außerdeutschen Häfen mit den Frachtsätzen der Station Ammendorf aufgenommen.

Große internationale bienenwirtschaftliche Ausstellung in Danzig. (Frachtermäßigung für Ausstellungsobjekte.) Für die vom 5. bis 9. August 1905 in Danzig stattfindende Große internationale bienenwirtschaftliche Ausstellung finden die im Gemeinsamen Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX, und C, X, enthaltenen Tarifbegünstigungen unter den dortselbst vorgesehenen Bedingungen rücksichtlich der Strecken der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Bahnen Anwendung.

VIII. internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in München. (Frachtermäßigung für Ausstellungsobjekte.) Für die vom 2. bis 3. Juli 1905 vom St. Bernhards-Klub in München veranstaltete VIII. internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen finden die im Gemeinsamen Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX, und C, X, enthaltenen Tarifbegünstigungen unter den dortselbst vorgesehenen Bedingungen rücksichtlich der Strecken der österreichischen Staats- und Privatbahnen Anwendung.

Schlesisch - Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. (Neue Tarifentfernungen etc.) 1. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 ab finden im Verkehre mit der Station Marxgrün u. a. nur noch die nachbenannten Tarifentfernungen, welche zum Teile niedriger sind als die seitherigen, Anwendung:

Von und nach	Marxgrün Kilometer
Halbstadt	499
Liebau	484
Mittelsteine	525
Mittelwalde	509
Seidenberg	380

2. Die auf Seite 13 des Nachtrages II beim Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 6 c für Holz, wie im Spezialtarife III unter Ziffer 1 bis 5, 7 und 8 genannt, vorgesehene Bestimmung tritt mit Gültigkeit vom 15. August 1905 außer Kraft.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits. (Nachtrag II zum Teil I, Abteilung A.) Am 1. Juli 1905 trat der Nachtrag II zu dem vom 10. Oktober 1901 ab gültigen Verbandsgütertarif, Teil I, Abteilung A, in Kraft.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1408	V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 74.914/05		Sand der Pos. E—17, lit. a)	Kolin Ö.N.W.B.	Časlau Ö.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	15 Heller	12 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Časlau als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1906	Die Transporte müssen zum Baue einer Landwehrkaserne in Časlau bestimmt sein
1409	V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 30.0[illegible]/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Baurequisiten	Im Lokalverkehre sämtlicher Linien der Bukowinaer Lokalbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahn Abzweigung Požoritta-Louisenthal bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung derselben nach Požoritta aufgegeben werden	vom 10. Juni 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent der tarifmäßigen Frachtsätze aus der Gebührenberechnungstabelle des Tarif-Teiles II, Heft 2, Abschnitt B, B 3 a und 3 b	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1906 durch den Verwaltungsrat der Bukowinaer Lokalbahnen an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die unter Rubrik 6 bezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
			Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme jener der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Hatna					0·2 Heller für 100 kg und 1 m, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1410	**k. k. österr. Staatsbahnen** V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905 E.-M.-Z. 29.913/05	Eisenbahn Unter-Drauburg—Wöllan	Baumaterialien	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, exkl. Zeltweg—Fohnsdorf, angeführten Linien, sowie von Stationen der Eisenbahn Unter-Drauburg—Wöllan		Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Umbaue des Bahnhofes in Klagenfurt bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 20. Juli 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Villach längstens bis Ende März 1906 erliegen müssen. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
1411	**k. k. österr. Staatsbahnen** V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905 E.-M.-Z. 30.563/05	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkokes	sämtlichen Versandstationen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Gablonz-Brandl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle, Kohlenbriketts und Kokes, bei letzterem jedoch für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, falls Wagen mit weniger als 15 Tonnen Ladegewicht zur Verwendung gelangen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Zwecke des Talsperrenbaues in Friedrichswald bestimmt sein und mittels Straßenfuhrwerkes von Gablonz-Brandl zur Abfuhr gelangen	vom 10. Juli 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr	Verschieden	Verschieden	9 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1906 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1412 V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 13.927/05		Kohlen, mineralische	Brüx (A.T.E.) Brüx (k.k.St.B.)	Villach (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Heller pro Tonne 1560	1520	40	Im Kartierungswege		
				Ossegg Ossegg II					1600	1560	40			
				Wiesa-Oberleutensdorf					1580	1540	40			
				Bruch	Villach (S.B.) transit				1580	1540	40			
				Ossegg Ossegg II					1580	1560	20			
1413 V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905	**Friedländer Bezirksbahnen**	Lokalbahn Friedland-Hermsdorf und Lokalbahn Friedland-Heinersdorf	Braunkohle	Hermsdorf transit	Schönwald Rückersdorf Hegewald	Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Gütertarif für den Gemeinschaftsverkehr zwischen den Lokalbahnen Friedland-Hermsdorf und Friedland-Heinersdorf	29 Heller	25 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		Die Umladekosten in Friedland sind in diesem Satze inbegriffen
1414 V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmäßige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zur Neuanlage eines Fabriksofens in Klösterle bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in der Station Klösterle (B.E.B.) zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. November 1904 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermäßigung unter den in dem genannten Tarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1415 V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 5769-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Steine der Pos. S—51 d) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905, sowie auch Steine, geschabte und gedrehte, unverpackt oder lose in Heu, Stroh u. dgl. verladen oder mit Schutzleisten versehen oder in offenen (deckellosen) Kisten, offenen Verschlägen oder in Lattenkisten; ferner Stiegenstufen, Steinfliesen und Steinplatten aller Art, sowie Fenster- und Türstöcke, alle diese wenn deren Nutzflächen ganz oder teilweise geschliffen oder poliert sind, unverpackt oder lose in Heu, Stroh u. dgl. verladen oder mit Schutzleisten versehen oder in offenen (deckellosen) Kisten, offenen Verschlägen oder in Lattenkisten	Graz (S.B.) und Graz (St.B.)	Budapest (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	133 Heller		Im Kartierungswege		
1416 V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 8494-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Zuckerrüben der Pos. Z—17 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Ebreichsdorf (W.P.B.)	Angern (K.F.N.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Heller 65	53	12	Im Kartierungswege		
				Münchendorf (W.P.B.)					59	49	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1417 V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Butter als Eilgut	Niczkyfalva	Wolfersdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Besteht kein direkter Frachtsatz	1217 Heller		Im Kartierungswege		
1418 V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—2 b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Kis-Szeben	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 3, bezw. Kartierungsfrachtsätze	Heller 255	249	6	Im Kartierungswege		
				Poprád-Felka					224	205	19			
				Szepes-Béla Barlangliget					247	228	19			
1419 V.-B. Nr. 85 v. 25./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Brennholz und Abfallholz nur als Brennholz verwendbar, bis zu 1·5 m Länge	Bereg-Szt. Miklós	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3	Verschieden	Heller 130	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Munkács						128				
				Szolyva-Hársfalva						131				

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 86 | **Wien, 27. Juli 1905.** | **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Juli 1905, Z. 32.308, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Osterreich.

Mit dem h. a. Schreiben vom 23. Juni 1905 wurde dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die nachstehenden Eisenbahnstrecken dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die am 1. Juni 1905 eröffnete, auf österreichischem Gebiete gelegene Teilstrecke Nieder-Einsiedel—Reichsgrenze, als Fortsetzung der Lokalbahn Nixdorf—Nieder-Einsiedel;
2. die am 23. Juni 1905 zur Eröffnung gelangte Linie Saar—Tischnowitz, als Fortsetzung der Lokalbahn Deutschbrod-Saar, und
3. die mittlerweile am 28. Juni 1905 zur Eröffnung gelangte Lokalbahn Troppau-Grätz.

Von den vorgenannten Bahnstrecken steht jene unter 1. (samt der gleichzeitig eröffneten, auf sächsischem Gebiete gelegenen Strecke Reichsgrenze—Sebnitz) im Betriebe der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, jene unter 2. im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen und jene unter 3. im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eine Änderung, bezw. Ergänzung der Eisenbahnliste wird durch die vorstehenden Anmeldungen nicht bedingt.

Bezüglich der Unterstellung der Strecke Reichsgrenze—Sebnitz unter das Internationale Übereinkommen wird weitere Mitteilung folgen.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 3. Juli 1905 Kenntnis gegeben.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Juli 1905, Z. 33.633, an mehrere Handels- und Gewerbekammern,*) betreffend die aus der Durchrechnung des Staatsbahnbarêmes im Wechselverkehre zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und jenen des nordöstlichen Staatsbahnnetzes in verschiedenen direkten Verkehren sich ergebenden tarifarischen Konsequenzen.

Die vom Eisenbahnministerium im Jahre 1904 in Ausübung des ihm nach den maßgebenden Konzessionsbestimmungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zustehenden Rechtes verfügte Durchrechnung des Staats-

*) Der Erlaß erging an die Handels- und Gewerbekammern in Brody, Brünn, Budweis, Czernowitz, Eger, Krakau, Lemberg, Olmütz, Pilsen, Prag, Reichenberg, Troppau und Wien.

bahnbarêmes im Wechselverkehre zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und jenen des nordöstlichen Staatsbahnnetzes ist bekanntlich mit 1. Jänner 1905 in den direkten Tarifen für diesen Wechselverkehr bereits zum Ausdrucke gelangt. Dagegen konnte dieselbe aus tariftechnischen Gründen noch nicht in allen hiervon beeinflußten anderen direkten Tarifen durchgeführt werden. Dies hat im Kreise der Interessenten, sowie in der Fachpresse Anlaß zu der Beschwerde gegeben, daß im Verkehre über die Nordbahn hinaus, namentlich im Verkehre mit anderen als Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Mähren, sowie mit Stationen in Böhmen, nach wie vor die alten und höheren direkten Frachtsätze zum Schaden der Verfrächter zur Anwendung gelangen.

Diese Beschwerde hat auch in mehreren in der diesjährigen Frühjahrssession des Staatseisenbahnrates gestellten Anträgen ihren Ausdruck gefunden, welche dem Eisenbahnministerium die Gelegenheit geboten haben, den Sachverhalt entsprechend aufzuklären.

Von dem Bestreben geleitet, diesen Aufklärungen die möglichst weitgehende Publizität zu verschaffen, möchte das Eisenbahnministerium auch der geehrten Kammer gegenüber feststellen, daß die Vorteile der gedachten Tarifherabsetzung keineswegs nur den Verfrächtern in dem vorerwähnten engeren Bahnbereiche (Wechselverkehr zwischen Stationen des nordöstlichen Staatsbahnnetzes einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits) zugute kommen, sondern vielmehr heute schon im wesentlichen allen Verfrächtern zugänglich sind.

Nach den derzeit maßgebenden Tarifbestimmungen steht es den Verfrächtern auch rücksichtlich solcher Relationen, für welche direkte Frachtsätze bestehen, offen, sich die diesen gegenüber eventuell erreichbare billigere Abfertigung, und zwar schon im Kartierungswege, durch entsprechende Umkartierungsvorschriften in den Frachtbriefen zu sichern.

Das Festhalten an der direkten Abfertigung und demgemäß die Unterlassung einer entsprechenden Umkartierungsvorschrift erscheint demnach für die Übergangszeit nur in jenen Fällen zweckmäßig, in welchen, wie z. B. bei Eilgütern, leicht verderblichen Gütern etc., der Verfrächter ein größeres Interesse an der schnellsten, als an der billigsten Abfertigung hat.

Aber auch dann, wenn keinerlei Vorschreibung im Frachtbriefe enthalten ist und daher die Wahl des Weges und der Tarife der Eisenbahn überlassen wird, ist die gegenüber dem bestehenden direkten Tarife sich ergebende billigere Frachtberechnung nach Maßgabe der im Tarife, Teil I, Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern im Bereiche der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung A, Reglementarische Bestimmungen, gültig vom 1. April 1903, enthaltenen Zusatzbestimmung VI zu § 61 Betr.-Regl. in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle im Reklamationswege zu erreichen.

Wenn von den lebenden Tieren, für welche bereits entsprechend umgearbeitete direkte Tarife eingeführt sind, abgesehen wird, so sind sonach in den in Rede stehenden Verkehren von den Vorteilen der Tarifdurchrechnung lediglich die auf Grund der bisher noch nicht regulierten direkten Tarife abgefertigten Eilgüter, leicht verderblichen Güter und Güter mit Deklaration des Interesses an der Lieferung ausgeschlossen, da bei diesen nach Punkt 1 a) der Zusatzbestimmung VI zu § 61 Betr.-Regl. die nachträgliche Inanspruchnahme der Frachtberechnung auf Grund einer Umkartierung unzulässig ist.

Die in der vorzitierten Zusatzbestimmung unter Punkt 1 b) und 4 weiters festgesetzten Einschränkungen, denen zufolge Ansprüchen auf nachträgliche Anwendung einer billigeren Abfertigung nicht stattgegeben wird, wenn diese über einen Weg verlangt wird, auf welchem sich tarifmäßig eine längere Lieferfrist als auf dem bahnseits gewählten Wege ergeben hätte, bezw. wenn die billigere Frachtberechnung auf Grund solcher Ausnahmetarife begehrt wird, welche nicht für die ganzen vom Gute durchfahrenen Strecken jener Eisenbahnen Gültigkeit haben, von denen sie gewährt sind, kommen mit Rücksicht auf die Konfiguration des Bahnnetzes in dem von der mehrerwähnten Tarifmaßnahme berührten Verkehrsgebiete kaum in Betracht.

Die Ausnahmefälle, in welchen die durch die zugestandene Tarifdurchrechnung gegenüber der noch nicht umgerechneten direkten Tarife eintretenden Frachtverbilligungen gemäß der Zusatzbestimmung VI zu § 61 Betr.-Regl. nachträglich nicht beansprucht werden können, bilden sonach zweifellos nur einen ganz geringen Prozentsatz des Gesamtverkehres.

Im übrigen hat das Eisenbahnministerium bereits Veranlassung getroffen, daß die Neuberechnung der direkten Tarife, welche durch die Durchrechnung des Staatsbahnbarêmes im Wechselverkehre zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und jenen des nordöstlichen Staatsbahnnetzes beeinflußt werden, mit der größtmöglichen Beschleunigung zu Ende geführt werde.

Die geehrte Kammer wird eingeladen, für eine tunlichst weitgehende Publizität der vorstehenden Aufklärungen innerhalb des dortseitigen Kammerbezirkes Sorge zu tragen.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:

Wrba m. p.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ausweis

über die

im II. Quartale 1905 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Änderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Änderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österr. Staatsbahnen	**I. Neu eröffnet:** **Haltestelle:** Packdorf zwischen den Stationen Ritzdorf an der Pack und Schönstein-Bad Topolschitz der Linie Cilli—Wöllan	1. April 1905	Für den Personenverkehr	Fahrkartenausgabe im Gasthause des Josef Mihelec. Berechnung der Gebühren nach den gewöhnlichen Tarifen. Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege
	Betriebsausweiche: Pfaffenschwend zwischen den Stationen Hochfilzen und Fieberbrunn der Linie Salzburg—Wörgl	1. Mai 1905	Für den Personen-, Gepäcks- und Markenkolliverkehr	Unter gleichzeitiger Schließung der bisherigen Personenhaltestelle gleichen Namens
	Haltestellen: Ober-Stangendorf zwischen der Haltestelle Stangendorf und der Station Blumenau der Linie Zwittau—Skutsch	1. Mai 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Abfertigung im Zuge durch den Zugsführer. Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege
	Libusza zwischen den Stationen Zagórzany und Biecz der Linie Stróże—Neu-Zagórz	15. Mai 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Fahrkartenausgabe erfolgt in der Personenhaltestelle selbst. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege
	Endersdorf zwischen den Stationen Endersdorf und Zuckmantel der Linie Niklasdorf—Zuckmantel	21. Mai 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Abfertigung im Zuge durch den Zugsführer. Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege
	Umladestelle: Wilten gelegen in der Station Wilten der k. k. österr. Staatsbahnen der Linie Innsbruck—Landeck	1. Juni 1905	Für den Eil- und Frachtstückgut- und Wagenladungsgüterverkehr im Transitverkehre nach und von der Stubaitalbahn	
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	**Haltestellen:** Wannow zwischen den Stationen Salesel und Aussig der Linie Prag—Bodenbach	1. Mai 1905	Für den Personenverkehr	
Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Běla Ö.N.W.B. zwischen der Station Alt-Paka und der Haltestelle Kruh der Linie Chlumetz—Parschnitz	1. Mai 1905	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren erfolgt nach dem Tarife, Teil II, für den Personen- und Gepäcksverkehr ex 1903

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Änderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Běla S.N.D.V.B. zwischen den Stationen Alt-Paka und Liebstadtl der Linie Pardubitz—Seidenberg	1. Mai 1905	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren erfolgt nach dem Tarife, Teil II, ex 1903 für den Personen- und Gepäcksverkehr
	Woleschnitz zwischen den Stationen Starkotsch und Rothkosteletz der Linie Josefstadt-Jaroměř—Liebau	13. Mai 1905	Für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren erfolgt nach dem Tarife, Teil II, ex 1903 für den Personen- und Gepäcksverkehr
Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp.	Gallgasse zwischen den Haltestellen Verbindungsbahn und Speising der Linie Hietzing—Mödling	15. Juni 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr für Zivil und Militär	Berechnung der Gebühren nach dem Gebührentarife für Personen und Gepäck, wie für die Haltestelle Lainz-Speising
K. k. österr. Staatsbahnen	**II. Geänderte Abfertigungsbefugnisse:** **Haltestellen:** Vogelseifen zwischen den Stationen Engelsberg-Lichtenwerden und Klein-Mohrau-Karlsdorf der Linie Freudenthal—Klein-Mohrau-Karlsdorf	1. Mai 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Als Fahrkarten-Ausgabestelle geschlossen. Abfertigung im Zuge durch den Zugsführer. Gepäcksverkehr im Nachzahlungswege
	Hvězdonitz zwischen der Haltestelle Kocerad und der Station Čerčan-Pišely der Linie Kolin—Čerčan-Pišely	1. Mai 1905	Für den Gesamtverkehr	Diese Haltestelle war bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichtet
	Station: Zielona zwischen der Station Rawa ruska und der Haltestelle Poddubce der Linie Jaroslau—Sokal	15. Mai 1905	Für den unbeschränkten Güterverkehr (mit Ausschluß von lebendem Vieh)	War früher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Haltestelle:** Nennowitz zwischen den Stationen Brünn und Chirlitz-Turas der Linie Brünn—Prerau	1. April 1905	Für den beschränkten Frachtgüterverkehr in Wagenladungen	War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr offen
K. k. österr. Staatsbahnen	**III. Geschlossen:** **Station:** Čerčan L.B. zwischen der Haltestelle Hvězdonitz und der Station Čerčan-Pišely der Linie Kolin—Čerčan-Pišely	1. Mai 1905	Geschlossen	Diese Station war nur für den Personen- und Gepäcksverkehr offen

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 25. Juni der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Eduard und Otto Mayer in Felsöbánya für
a) eine von der Station Bánffy-Hunyád der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der projektierten Lokalbahn Bánffy-Hunyád—Zilah, eventuell von der dieser nächstgelegenen Haltestelle Malomszeg abzweigende, über Magyar-Nagy-szombor bis Puszta-Szt. Mihály;
b) eine von Puszta-Szt. Mihály ausgehende und die Linie a) in der Haltestelle Örmezö mit der Számosvölgy-(Számostalbahn-) Gesellschaft
verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 25. Juni der Budapester Firma Magyarhelyi érdekü vásut részvény társaság (Ungarische Lokalbahnen-Aktiengesellschaft) für
a) eine von der zukünftigen Station Bakabánya der projektierten Lokalbahn Bakabánya-Léva abzweigende, bis zur Station Füzesgyarmat der Lokalbahn Püspök-Ladány—Füzesgyarmat—Szeghalom;
b) eine von der Station Füzesgyarmat abzweigende, bis zur Großkommune Oroszka;
c) eine von der Station Süly-Sáp der Linie Budapest—Süly-Sáp—Ujszász abzweigende, bis zur Station Jászberény der Linie Hátvan—Jászberény—Szolnok und der projektierten Lokalbahn Jászberény-Vámosgyörk(-Gyöngyös) führende;
d) eine von der Station Jászberény der Linie c) abzweigende und diese in der Station Heves mit den Vereinigten Mátraer und Köröser Komitats-Lokalbahnen verbindende
schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 25. Juni der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Eugen Berger, Julius Fuchs und Konsorten für
a) eine von der Station Nagy-Mihály der Linie Sátoralja-Ujhely—Nagy-Mihály—Mezö-Laborcz(—Przemysl) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, bis zur Station Ungvár der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Ungvár—Nagy-Berezna;
b) eine von der Station Ungvár der Linie a) abzweigende und diese in der Station Tiszafüred mit den Lokalbahnen Debreczen-Tiszafüred-Füzesabony und Tiszafüred-Karczag verbindende;
c) eine von der Station Tiszafüred aus die Linien a) und b) mit dem Theißufer verbindende und weiterhin bis zur Großkommune Nagy-Iván führende
normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 25. Juni dem Konsortium Kuno Weidmann, Maria Payer und Hermann Bollé als Rechtsnachfolger des früheren Vorkonzessionärs Hektor Patinelli Obradich für
a) eine von der Station Novimarov der Zagorianer Eisenbahn ausgehende, bis zum Kur- und Badeorte Varasd-Toplicze;
b) eine von der zukünftigen Station Varasd-Toplicze ausgehende und in der Station Koproncza (Kopreinitz) mit der Teilstrecke Gyékényes—Koproncza—Zágráb
verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 25. Juni dem Konsortium Dr. Josef Scholler, Dr. Arpád Lakatos und Géza Szondy im Vereine mit der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Julius Friedmann für
a) eine von der Station Nagylak der Vereinigten Arader und Csanáder Komitatsbahnen abzweigende und diese in der Station Lökösháza mit der Linie Kétegyháza—Lökösháza—Arad verbindende;
b) eine von der zukünftigen Station Battonya der Linie a) abzweigende, bis zur Großkommune Csikohalom führende;
c) eine von der zukünftigen Station Szemlak der Linie b) abzweigende und diese sowie die Linie a) in der Station Pécska mit der Teilstrecke Arad—Pécska—Mezöhegyes der Vereinigten Arader- und Csanáder Eisenbahnen verbindende
schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlaß vom 25. Juni dem Dr. Johann Hellebronth in Budapest für nachfolgend bezeichnetes schmalspuriges Lokalbahnnetz (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb, und zwar für:
a) eine von der Station Fülöpszállás der Lokalbahn Kecskemét-Fülöpszállás ausgehende und diese in der Station Lajosmisze mit der Lokalbahn Budapest—Lajosmisze;
b) eine von der Station Alberti-Irsa der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese in deren Station Jászberény mit der Linie Hatvan—Jászberény—Szolnok;
c) eine die Linie a), und zwar entweder von der Station Fülöpszállás oder der Station Izsák der Linie Kecskemét—Izsák—Fülöpszállás aus mit der Knotenpunktstation Szeged der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen;
d) eine von der Station Szeged aus die Linien a) und c) in der Station Kiskun-Halas mit der Lokalbahn Kiskun-Halas—Bács-Almás—Rigyicza;
e) eine von der Station Kiskun-Halas aus die Linie d) in der Station Kiskun-Majsa mit der Lokalbahn Kiskun-Félegyháza—Kiskun-Majsa;
f) eine von der Station Kis-Körös der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen aus diese in der Station Kiskun-Félegyháza mit der Lokalbahn Szolnok—Kiskun-Félegyháza;
g) eine von der Station Kiskun-Halas aus die Linie d) in der Station Kecskemét mit der Linie c);
h) schließlich eine von der Station Kiskun-Majsa aus die Linie e) in der Station Szabadka (Maria Theresiopel)
mit dem Hauptnetze der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende Linie, und zwar für sämtliche Linien auf die Dauer eines Jahres.

Verschiedene Mitteilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Eingetragen wurde nachstehende Firma:

Mähren.

Mährisch-Schönberg

„Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt“.

Aktiengesellschaft, errichtet mittels Genehmigungsurkunde des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. Jänner 1905, Z. 58.281 ex 1904, und des Konstituierungsaktes ddo. Mährisch-Schönberg, 6. März 1905. Zeitdauer der Gesellschaft: Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Konzessionsdauer für die genannte Lokalbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Konzession oder infolge Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinie durch den Staat, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluß der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte. Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft bezweckt den Bau einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Hannsdorf nach Mährisch-Altstadt, sowie den Bau und Betrieb einer die Hauptlinie fortsetzenden Bahn oder anderer von der Hauptlinie abzweigenden Flügel- oder Schleppbahnen, deren Errichtung von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt wird. Das Aktienkapital beträgt K 675.000 und ist in Aktien zerlegt, und zwar 100 Stück à K 5000, 100 Stück à K 1000, 100 Stück à K 500, 100 Stück à K 200 und 50 Stück à K 100. Die Aktien sind auf Inhaber gestellt. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrat; derselbe hat aus mindestens sechs und höchstens acht Mitgliedern zu bestehen, von denen drei von der Staatsverwaltung und eines vom Landesausschusse der Markgrafschaft Mähren ernannt, die übrigen aber von der Generalversammlung der Aktionäre für die Funktionsdauer von drei Jahren gewählt werden. Falls ein gewähltes Mitglied vor Ablauf seiner Funktionsdauer ausscheidet oder an der Ausübung seiner Funktion dauernd verhindert wird, ist der Verwaltungsrat berechtigt, einen Ersatzmann aus der Zahl der Aktionäre zu kooptieren, muß aber eine provisorische Besetzung der erledigten Stelle vornehmen, wenn die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrates unter die statutenmäßige Minimalzahl gesunken ist. Die definitive Ersatzwahl ist in diesen Fällen von der nächsten ordentlichen Generalversammlung vorzunehmen. Mitglieder des Verwaltungsrates sind: Dr. Karl Chiari, Reichsratsabgeordneter und Gutsbesitzer in Mährisch-Schönberg; Friedrich Ritter v. Tersch, Bürgermeister in Mährisch-Schönberg; Julius Wiehl, fürstlich Liechtensteinscher Oberforstrat in Olmütz; Dr. Hugo Fux, Landeshauptmannstellvertreter; Hermann Buhl, Fabriksbesitzer und Bürgermeister in Mährisch-Altstadt; Alexander Buhl, Bergwerksbesitzer in Mährisch-Altstadt; Franz Konorsa, fürstlich Liechtensteinscher Gutsverwalter in Eisenberg; Alfons Senitza, Direktor

der Zöptauer und Stefanauer Eisenhütten-Aktiengesellschaft in Zöptau. Firmazeichnung erfolgt in der Weise, daß unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt" zwei Mitglieder des Verwaltungsrates kollektiv ihre Namen eigenhändig schreiben. Alle öffentlichen Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen rechtswirksam durch einmalige Einschaltung derselben in die amtliche „Wiener Zeitung" und in die in Mährisch-Schönberg erscheinende Zeitung „Grenzbote". Außerdem können dieselben noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrat hierzu bestimmen wird. — Olmütz, 25. April 1905.

Änderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

Wien, X. Südbahnhof

„Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn".

Dr. Theodor Kafka als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Dr. Alfred Kaizl, administrativer Direktor der Südbahn in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 14. April 1905.

Wien, I. Hegelgasse 6

„Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft".

Kaiserl. Rat Adolf Bogusz Ritter v. Ziemblice als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Theodor Horsky, Zentralinspektor der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, und k. k. Regierungsrat James Henry Lewis, Generalinspektor der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, als Mitglieder des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 12. Mai 1905.

Wien, IX. Sobieskigasse 2 c

„Internationale Transport-Gesellschaft A.-G."

Prokura mit statutenmäßigem Firmierungsrechte erteilt dem Robert Haberling, Direktor der Filiale in Berlin; Alexander Schmidt, Direktorstellvertreter der Filiale in Berlin; Theodor Rodmann und Siegfried Weil, beide Leiter der Filiale in Hamburg; Julius Hatscher und Julius Deutsch, beide Leiter der Filiale in Budapest; Emil Pécsi, Direktor der Filiale in Prag; Artur Taussig und Karl Weselik, beide Direktorstellvertreter der Filiale in Prag; William Olufs, Direktor der Filiale in Bremen. — Wien, 19. Mai 1905.

Wien, XV. Westbahnhof

„Erste ungarisch-galizische Eisenbahn".

Diese Gesellschaft hat sich laut Beschlusses der XXXVIII. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 10. Mai 1905 in Gemäßheit des § 4 der Statuten und des § 12 des Übereinkommens vom 20. Dezember 1888 zwischen der k. k. Regierung und der „Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn" aufgelöst und ist in Liquidation getreten. Die Liquidationsfirma lautet: „Erste ungarisch-galizische Eisenbahn in Liquidation". Als Liquidatoren wurden laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Mai 1905, Z. 2300, ernannt: Dr. Ladislaus Ritter v. Krainski in Lemberg, Regierungsrat Alois Wismeyer in Wien und Major Severin v. Heinzel in Lemberg, welche die Liquidationsfirma kollektiv in der Weise zeichnen, daß je zwei derselben dem vorgedruckten oder vorgeschriebenen Firmawortlaute ihre Unterschriften beisetzen. — Wien, 26. Mai 1905.

Wien, I. Schottenbastei 5

„K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft".

Dr. Wilhelm Schneeberger als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. — Wien, 26. Mai 1905.

Wien, I. Freiung 8

„Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów".

Felix Stransky, Direktorstellvertreter der Niederösterreichischen Eskompte-Gesellschaft in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 26. Mai 1905.

Wien, I. Freiung 8

„Lokalbahn Wolframs-Teltsch".

Alois Wandruschka, Ingenieur und em. Inspektor der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 26. Mai 1905.

Wien, I. Freiung 8

„Ybbstalbahn".

Ernst Egger, Ingenieur und Fabriksdirektor in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 26. Mai 1905.

Wien, I. Freiung 8

„Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów".

Otto Huber als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. — Wien, 2. Juni 1905.

Wien, I. Freiung 8

„Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl".

Friedrich Müller, Bürgermeister in Zlabings, als gewähltes Mitglied des Verwaltungsrates und Rudolf Schwarz, Bürgermeister von Zwettl, als von der Sparkassa Zwettl zufolge des ihr gemäß § 28 der Gesellschaftsstatuten zustehenden Rechtes entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen und gleichzeitig als gewähltes Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. — Wien, 2. Juni 1905.

Wien, I. Freiung 8

„Lokalbahn Wodňan-Moldauthein".

Alois Wandruschka als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Johann Blaschczik, Direktor der Königshofer Zementfabriks-Aktiengesellschaft in Wien, als gewähltes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 2. Juni 1905.

Wien, I. Schwarzenbergplatz 3

„Privilegierte Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft".

Dr. Bruno Wagner v. Freynsheim, Zentralinspektor der Gesellschaft in Wien, als Mitfirmant mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 13. Juni 1905.

Wien, I. Franz Josephs-Quai 5

„Internationale Transport-Gesellschaft A.-G."

Moritz Hirsch, kaiserl. Rat in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. Prokura mit statutenmäßigem Firmierungsrechte erteilt dem Edmund Mann, Direktorstellvertreter in Bremen, Leopold Ritscher, Direktor, und Rudolf Kraus, Direktorstellvertreter, beide in Triest, Siegmund Frankl und Max Laufer, Direktorstellvertreter in Wien. — Wien, 23. Juni 1905.

Wien, I. Freiung 8

„Lokalbahn Zwittau-Polička".

Johann Nebuda als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Johann Janele, Handelsmann in Polička, als von der Stadt Polička entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 27. Juni 1905.

Wien, X Gudrunstraße 187

„Vereinigte Elektrizitäts-Aktiengesellschaft".

Georg Günther und Albert Baron Hardt-Stummer von Tavarnok als Mitglieder des Verwaltungsrates gelöscht. Anton Ritter v. Kerpely, General-Direktor der Alpinen Montangesellschaft in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 30. Juni 1905.

Wien, I. Tuchlauben 19

„Österreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft".

August Neubauer als Mitglied des Verwaltungsrates und Michael Schaffner als Prokurist gelöscht. — Wien, 4. Juli 1905.

Wien, I. Wallnerstraße 2

„Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen".

Moritz Bauer als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Bernhard Popper, Direktor des Wiener Bankvereines in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 7. Juli 1905.

Oberösterreich.

Linz

„Kremsthal-Bahngesellschaft".

Eingetreten: Richard Hofmann, Haus- und Fabriksbesitzer in Linz, als Ersatzmann des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte. Ausgetreten aus dem Verwaltungsrate: Julius Wimmer. Der Ersatzmann des Verwaltungsrates P. Günther Mayrhofer wurde zum Mitgliede des Verwaltungsrates gewählt. — Linz, 12. April 1905.

Steiermark.

Graz

„K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn“.

1. Aufnahme eines Prioritätsanlehens bis zur Höhe von K 400.000, Beschluß der ordentlichen Generalversammlung vom 11. Mai 1901, genehmigt mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. Mai 1903, Z. 23.772.

2. Änderung der §§ 6, 8 und 41 der Gesellschaftsstatuten, Beschluß der ordentlichen Generalversammlung vom 11. Mai 1901, betreffend die Ausgabe von 200 Stück Prioritäts-partial-Schuldverschreibungen à K 2000, im Gesamtbetrage von K 400.000 und die Tilgung derselben, genehmigt mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. November 1904, Z. 51.751. — Graz, 6. Mai 1905.

Küstenland.

(Triest) Trieste

„Società di navigazione a vapore del Lloyd austriaco — Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd“.

Si cancella il direttore generale Giuseppe cav. de Peichl per dimissione e si inscrive che nella seduta del Consiglio d'amministrazione ddo. 3. IV. 1905 venne nominato Direttore generale Alberto Frankfurter. — (Triest) Trieste, 10. V. 1905.

(Triest) Trieste

„Società Triestina Tramway“.

Si protocolla la modificazione dell'Art. 39, punto 3 dello statuto sociale, deliberata nel congresso generale straordinario del 28. XII. 1904 ed approvata in seguito ad autorizzazione dell'I. R. Ministerio ddo. 31. III. 1905, Nr. 4989, con dispaccio dell'I. R. Luogotenenza in Trieste, ddo. 13. IV. 1905, Nr. 10.697/III. (Triest) Trieste, 10. V. 1905.

(Triest) Trieste

„Unione Austriaca di Navigazione già Austro-Americana e Fratelli Cosulich — Vereinigte Österreichische Schiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich“.

Nel congresso generale straordinario del 26. VII. 1904 fu deliberata la modificazione degli Art. 4, 17 ult. cap. e 30 dello statuto sociale, e precisamente fu deliberata l'emissione di ulteriori 60.000 azioni nominali da Cor. 200 l'una, per cui il capitale sociale ascende ora a 16,000.000 di Corone diviso in 80.000 azioni di Cor. 200 cadauna. — (Triest) Trieste, 10. V. 1905.

Böhmen.

Tachau

„Aktiengesellschaft Lokalbahn Plan-Tachau“.

Eingetreten in den Verwaltungsrat infolge Wahl mit statutenmäßigem Kollektiv-Firmierungsrechte: Friedrich Schandera, Herrschaftsdirektor in Tachau. Ausgetreten aus dem Verwaltungsrate: Josef Gamringer. — Eger, 8. Juni 1905.

Teplitz

„Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft Teplitz“.

In der Vollversammlung am 3. Mai 1905 wurde Dr. Paul Schubart, geheimer Seehandlungsrat a. D. in Berlin, zum Mitgliede des Verwaltungsrates gewählt. Franz Wittich als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. — Leitmeritz, 15. Mai 1905.

Teplitz

„K. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn“.

Dr. Ludwig Lichtenstern und Moritz Bauer als Mitglieder des Verwaltungsrates über Ableben gelöscht. — Leitmeritz, 3. Juni 1905.

Teplitz

„K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft“.

Das Mitglied des Verwaltungsrates August Klaus über Ableben gelöscht. — Leitmeritz, 26. Juni 1905.

Galizien.

Lemberg

„Internationale Transport-Gesellschaft A.-G. — Compagnie des Transports Internationaux, Société Anonyme — International Transport Company Limited“.

Zweigniederlassung der in Wien, IX. Sobieskigasse 2c, bestehenden Hauptniederlassung. Prokura mit statutenmäßigem Firmierungsrechte erteilt dem Robert Haberling, Direktor der Filiale in Berlin; Alexander Schmidt, Direktorstellvertreter der Filiale in Berlin; Theodor Rodmann und Siegfried Weil, beide Leiter der Filiale in Hamburg; Julius Hatscher und Julius Deutsch, beide Leiter der Filiale in Budapest; Emil Pecsi, Direktor der Filiale in Prag; Artur Taussig und Karl Weselik, beide Direktorstellvertreter der Filiale in Prag; William Olup, Direktor der Filiale in Bremen. — Lemberg, 7. Juli 1905.

Bukowina.

Czernowitz

„Bukowinaer Lokalbahnen“.

Rudolf Gablenz als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. — Czernowitz, 24. Juni 1905.

Czernowitz

„Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft“.

Emil Freiherr v. Kubinzky, Verwaltungsrat der Niederösterreichischen Eskompte-Gesellschaft in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Czernowitz, 28. Juni 1905.

Gelöscht wurde nachstehende Firma:

Niederösterreich.

Wien, IV. Favoritenstraße 9

„Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien in Liquidation“,

infolge Beendigung der Liquidation. — Wien, 4. April 1905.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 10. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Ladislaus Ritter v. Kraiński und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionschefs Dr. Max Freiherrn v. Buschman die diesjährige (38.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn statt. An derselben nahmen 43 Aktionäre teil, welche 9689 Aktien mit 386 Stimmen vertraten. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht, in welchem das pünktliche Eingehen und die bestimmungsgemäße Verwendung der von den beiden Staatsverwaltungen für die Überlassung des Betriebes der gesellschaftlichen Bahnlinien zufließenden Rentenbeträge konstatiert wurde, sowie den Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner nahm sie den Bericht des Verwaltungsrates über das zwischen der Staatsverwaltung und dem Verwaltungsrate zustande gekommene Übereinkommen wegen Einlösung der Bahn zur Kenntnis und ermächtigte den Verwaltungsrat, alle nötigen Schritte zur Vorbereitung der Liquidation der Gesellschaft zu unternehmen. Mit der Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der von den Liquidatoren aufzustellenden Schlußabrechnung schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 28.244.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des C. Stückes.) Das am 18. Juli 1905 herausgegebene C. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1983: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 17. Juli 1905, Z. XII-28/5, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CI. Stückes.) Das am 19. Juli 1905 herausgegebene CI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1984: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 17. Juli 1905, Z. 18.914, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CII. Stückes.) Das am 20. Juli 1905 herausgegebene CII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1985: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. Juli 1905, Z. 33.169, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 1986: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 18. Juli 1905, Z. 10.843, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.

Einführung direkter Kartierungsfrachtsätze für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts von Bischofswalde O.S. (Dir.-Bez. Breslau) nach diversen Stationen der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für den Versand von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen von Bischofswalde O.S. (Dir.-Bez. Breslau) nachstehende Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

Von	Nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen													
	Bärn-Andersdorf	Endersdorf	Freiwaldau-Gräfenberg	Freudenthal	Hannsdorf	Hombok	Lobenstein	Mähr.-Schönberg	Niklasdorf	Olbersdorf	Olmütz	Sandhübel-Saubsdorf	Stadt Weidenau	Zuckmantel
	Heller pro Tonne = 1000 kg													
Bischofswalde	510	260	310	460	530	590	390	650	230	310	620	260	350	290

Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger.

Wien, am 24. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.353/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1049]

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Tarif vom 1. November 1901.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für die Beförderung von Ferrosilicium bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht die folgenden Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach		
	Frankfurt a. M. (Hafen) Frankfurt a. M. Hauptbahnhof (transit)	Gustavsburg (transit)	Mainz (Hafen) Kastel (Hafen)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Kufstein	2·13	2·24	2·25

Wien, am 25. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.992/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1050]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. August 1905 werden nachstehende direkte Fahrpreise eingeführt:

Zwischen Obrowitz und	Einfache Fahrt II. Kl.	Einfache Fahrt III. Kl.	Hin- und Rückfahrt II. Kl.	Hin- und Rückfahrt III. Kl.
	Kronen einschl. Fahrkartensteuer			
Doubrawnik über Tischnowitz	2·40	1·40	4·20	2·30
Nedwieditz über Tischnowitz	2·70	1·50	4·50	2·60
Bystritz a. P. über Tischnowitz	4·00	2·40	6·50	3·90
Neustadtl (Iglauer Kreis) über Tischnowitz	5·20	3·20	8·30	5·10

Die Rückfahrkarten sind drei Tage gültig.

Wien, am 24. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.008/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1051]

Bayerisch-Österreichischer Grenzverkehr.
Tarife, Teil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1895.

Berichtigung des Kilometerzeigers.

Auf Seite 39 des Tarifes sind nachstehende Änderungen, bezw. Berichtigungen der Entfernungen vorzunehmen:

a) Einzustellen sind für die Stationsverbindungen:
Innsbruck—Straßwalchen . . . . . . 225 km
Innsbruck—Thomasroith . . . . . . 269 km
Innsbruck—Timmelkam . . . . . . 257 km

b) Abzuändern ist die Entfernung:
Jenbach—Thomasroith . . . von 269 auf 235 km
Jenbach—Timmelkam . . . „ 257 „ 223 km
Kirchbüchl—Thomasroith . . „ 236 „ 206 km
Kirchbüchl—Timmelkam . . „ 224 „ 194 km
Kirchbüchl—Vöcklabruck . . „ 229 „ 199 km

c) Zu streichen sind die Kilometerzahlen bei den Stationsverbindungen:
Klausen—Thomasroith . . . . . mit 206 km
Klausen—Timmelkam . . . . . „ 194 km
Klausen—Vöcklabruck . . . . . „ 199 km

Wien, am 24. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.169/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1052]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Herabsetzung eines Schnittfrachtsatzes im Tarife, Teil II, Heft 4, vom 1. Juli 1900.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, wird der im Tarife, Teil II, Heft 4, des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes auf Seite 36 für die Station Groß-Meseritsch enthaltene Teilfrachtsatz bis zum Schnittpunkte des 1. Schnitt-Tarifes (österr. Stationen) von 121 Heller pro 100 kg auf 111 Heller pro 100 kg herabgesetzt.

Wien, am 21. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1053]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Eseln nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach München Hauptbahnhof	München Ostbahnhof	München Südbahnhof	Würzburg
	Mark für den Quadratmeter Bodenfläche der verwendeten Wagen			
Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:				
Budapest-Ferenczváros, „ -Jozsefváros, „ -Kelenföld, „ -Lipótváros, „ -nyug. p. u.	12·93	12·73	12·82	17·32
Debreczen	15·55	15·35	15·44	19·94
Nagy-Kikinda	15·80	15·60	15·69	20·19
Nagyvárad	15·80	15·60	15·69	20·19
Sárbogárd	13·58	13·38	13·47	17·97
Szabadka	14·84	14·64	14·73	19·23
Szeged	15·19	14·99	15·08	19·58
Versecz	17·39	17·19	17·28	21·78
Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:				
Budapest d. v.	12·93	12·73	12·82	17·32

Wien, am 22. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.990/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1054]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Änderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 12 (für Baumwolle, rohe u. s. w.) des Tarifes, Teil II, Heft 2, vom 1. Mai 1901.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 werden die im obengenannten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze für Nixdorf wie folgt abgeändert und nachstehende Frachtsätze für Wölmsdorf in diesen Ausnahmetarif neu aufgenommen:

Ausnahmetarif Nr. 12 für Baumwolle, rohe.

Nach und von	Eigentumsbahn	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) *)	Brake (Oldbg.) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) *) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) *) Nordenham und Nordenham (Fischereihafen) *)	Hamburg B. Hamburg-Sternschanze Altona Harburg H., Harburg U.E. △ Lübeck Wilhelmsburg	Stettin + {Grabow a. O. Vulkan-Bredow Züllchow} ♁ Pommerensdorf	Swinemünde	Warnemünde
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Nixdorf	B.N.B.	193	211	182	130	163	166
Wölmsdorf	B.N.B.	193	211	182	130	163	166
△ Lübeck	= Hamburg B. —	—	—	4	—	—	—
+ {Grabow a. O. . / Vulkan-Bredow / Züllchow . .}	= Stettin +	—	—	—	4	—	—
♁ Pommerensdorf .	= Stettin +	—	—	—	1	—	—

*) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9, bezw. 10 des Verbandstarifes, Teil II, Heft 2.

In dem Kilometerzeiger auf Seite 98 des vorgenannten Tarifes ist nachzutragen:

Nach und von	Bremen	Hamburg B.	Stettin	Warnemünde
	Kilometer			
Wölmsdorf	556	517	345	476

Wien, am 20. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1055]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Einführung von direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt.

In der in Nummer 84 dieses Blattes vom 22. Juli 1905 unter fortl. Nummer 1035 enthaltenen Kundmachung ist im Kopfe die Angabe „Tarif vom 1. Dezember 1894“ auf „Tarif vom 1. Februar 1874“ richtigzustellen.

Wien, am 24. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.344/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1056]

Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Erweiterung der Bestimmung für leere gebrauchte Fässer.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifes IV für Emballagen auf Seite 42 des Tarifes, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbandes wird hiermit auf „leere gebrauchte Fässer von Holz unter 8·5 hl Gehalt“ erweitert.

Wien, am 24. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1057]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung von Frachtsätzen für ungebrauchte Tabaklauge u. s. w. von Hainburg und Laibach.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Tabaklauge, ungebrauchte (Tabakextrakt, Tabaksauce), Tabaklaugenwasserextrakt (Thanaton) von Hainburg und Laibach folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von \ Nach	Eigentumsbahn	Aussig-Landungsplatz	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Schleppbahngebühr für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai
		Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief				Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief
		für 100 Kilogramm in Pfennig				
Hainburg	St.E.G.	225	220	225	10	272
Laibach	k.k.St.B. S.B.	295	290	295	10	342

Wien, am 24. Juli 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1058]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung direkter ermäßigter Frachtsätze für Kartoffelsendungen von Nagy-Ösz und Lovrin (M.Á.V.) nach den österreichisch-russischen Grenzstationen.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1906, gelangen für Kartoffeln bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für
a) unter 5000 kg;
b) mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
c) „ 10.000 kg „ „ „ „
sowie bei Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vom 1. Jänner 1904 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, für den rubrizierten Verkehr die nachstehenden ermäßigten Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von 1. Nagy-Ösz, 2. Lovrin nach Brody (Bhf.) trans.: 1. a) 436, b) 274, c) 199; 2. a) 442, b) 280, c) 202; nach Granica trans., bezw. Szczakowa trans.: 1. a) 408, b) 262, c) 185; 2. a) 414, b) 268, c) 188; nach Nadbrzezie-Landungsplatz trans.: 1. a) 504, b) 302, c) 230; 2. a) 510, b) 308, c) 233; nach Nowosielitza (Bhf.) trans.: 1. a) 450, b) 290, c) 205; 2. a) 456, b) 296, c) 208; nach Podwołoczyska Bhf. trans.: 1. a) 468, b) 291, c) 214; 2. a) 474, b) 297, c) 217 Heller für 100 kg.

Wien, am 26. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.118/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905. [1059]

Direkter Güterverkehr mit der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Neuauflage des Anhanges zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2.

An Stelle des mittels der unter einem außer Wirksamkeit tretenden Kundmachung [976] im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 81 vom 15. Juli 1905 angekündigten Nachtrages 1 zum Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft gelangt mit Gültigkeit vom 1. August 1905 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 15. September 1905 ein neuer Anhang zu den obgenannten Tarifen zur Einführung.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter, u. a. auch im Verkehre mit Alt-Ehrenberg, Gärten, Nixdorf-Mitte und Zeidler, sowie für speziell angeführte Artikel, insbesondere für Zucker in diversen Verkehrsrelationen.

Hierdurch wird der Anhang zu den obbezeichneten Tarifen, gültig vom 1. Jänner 1905, aufgehoben.

Exemplare des neuen Anhanges sind bei den unterzeichneten Verwaltungen und beteiligten Stationen zum Preise von 30 Heller erhältlich.

Wien, am 20. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.089/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
gleichzeitig im Namen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 86 v. 27./VII 1905. [1060]

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Tarif vom 1. November 1901.

Erweiterung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 25.

Der Ausnahmetarif Nr. 25 gilt vom 10. August 1905 ab für die Beförderung von „Bindfaden und Hanfgarn".

Wien, am 25. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.992/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 86 v. 27. VII. 1905. [1061]

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1420 V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 32.737/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—17, lit. c), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Dorna Watra	Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Sendungen nach Rußland)	**Auflieferung** eines **Minimalquantums** von a) 2500, b) 3750, c) 5000 **Tonnen** (à 1000 kg) **während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 12.000 kg*)	vom 1. Juli 1905 bis 31. Dezember 1905	Lokaltarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	a) 108 Heller b) 99 Heller c) 95 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin **an** die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der **Original-Frachtbriefe** oder Frachtbrief-Duplikate, welche **Frachtdokumente** bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1906 erliegen müssen	*) Im Verkehre über Nowosielitza transit nach Rußland ist die Aufgabe von Holzsendungen **mit höherem Gewichte** als 12.300 kg **pro Frachtbrief** und verwendeten Wagen unzulässig
					Hatna transit (für Sendungen über Stanislau, bezw. Kolomea—Delatyn hinaus nach dem westlichen Auslande, nach Wien loko oder transit, nach Böhmen, Triest loko oder transit, Tirol, Vorarlberg, Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze)	10.000 kg				a) 80 Heller b) 77 Heller c) 74 Heller				
					Hatna transit (für Sendungen nach Burdujeni transit)	10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen				a) 90 Heller b) 86 Heller c) 82 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1421 V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 74.627/05	beteiligten Bahnverwaltungen	Steine des Spezialtarifes 3	Černosek Ö.N.W.B.	Kritzendorf Klosterneuburg-Weidling Inzersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine	Heller 93 88 81		Im Kartierungswege		
1422 V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 8474 C I/05		Tabak, roh, und zwar: Tabakblätter, unbearbeitete, ferner Tabakschrot	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der Sendungen von 10.000 kg obliegt dem Empfänger	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif, Teil II	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von		Nach: Divača (für Rovigno) a)	Divača (für Rovigno) b)	Klagenfurt (S.B.) a)	Klagenfurt (S.B.) b)	Laibach (S.B.) a)	Laibach (S.B.) b)
		Frachtsätze für 100 kg in Heller					
Budapest (S.B.) transit . . .	I	261	232	297	292	256	—
	II	—	—	292	287	—	—
	III	—	—	—	—	262	—
	IV	—	—	—	—	292	—

ad I) Nur gültig für Sendungen von . . Arad
„ II) „ „ „ „ „ . . Nyír-Bátor
„ III) „ „ „ „ „ . . Ermihályfalva
„ IV) „ „ „ „ „ . . Kis-Kun-Felegyháza

} und darüber hinaus gelegenen Stationen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1423	V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien II (K.F.J.B.), K.F.N.B., Ö.N.W.B. oder St.E.G. oder umgekehrt	Nieder-Einsiedel (Lokalbahn Nixdorf—Nieder-Einsiedel—Sebnitz)	Aufgabe in beliebigen Mengen. Die Sendungen können in Wien Ö.N.W.B. ausnahmsweise auch in der Zeit von 6 bis 7 Uhr abends zur Aufgabe gebracht werden	bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	898 Heller		Im Kartierungswege		Der nebige Frachtsatz findet nur auf Sendungen solcher Firmen Anwendung, welche die laut Vrdgs.-Bl. Nr. 146 vom 22. Dezember 1904, Post Nr. 3747, festgesetzte Kaution erlegt haben, und werden die auf Grund desselben expedierten Eilgüter in das laut der genannten Postnummer des angeführten Verordnungs-Blattes bedungene Minimalquantum eingerechnet. Für das bahnamtliche Abwiegen der Eilgüter bei der Aufgabe der Sendungen wird ein Wägegeld nicht erhoben
1424	V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905 **Eisenbahn Wien-Aspang**	beteiligten Verwaltungen	Sand, unverpackt, der Pos. B—18a der Güterklassifikation	Mária-Sasvár über Wien E.W.A.—Sollenau—Feuerwerksanstalt	Wunzendorf Sch.B.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	81 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1425 V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zement	Lobositz (St.E.G.)	Gablonz-Brandl	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Die Sendungen müssen aus einem mit der Station Lobositz (St.E.G.) in Schienenverbindung stehenden Unternehmen stammen, zum Baue der Talsperre bei Friedrichswald bestimmt sein und mittels Straßenfuhrwerkes von Gablonz-Brandl zur Abfuhr gelangen. 4. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905	Heller 82	Heller 72	Heller 10	Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ab Lobositz (A.T.E.) ist die Überstellungsgebühr von Lobositz (St.E.G.) nach Lobositz (A.T.E.) bereits inbegriffen
				Lobositz (A.T.E.) *)					82	72 *)	10			
				Lobositz (St.E.G.)					72 (siehe oben)	71	1	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absender lautenden bahnamtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1906 bei der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Teplitz einzureichen sind	
				Lobositz (A.T.E.) *)					72 *) (siehe oben)	71 *)	1			
1426 V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Triest** Z. 9432-VI/05	Lokalbahn Triest-Parenzo	Mit Gültigkeit vom 27. Juni 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905, wird für Materialien zur Herstellung von Wein-Lagerfässern in Buje rücksichtlich der Lokalbahn Triest-Parenzo der Ausnahmetarif VI der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, IV, unter den dortselbst für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt											

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
V.-B. Nr. 86 v. 27./VII. 1905	Nr. 81 vom 15. Juli 1905	1370	K. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 28.999/05	Lokalbahn Triest-Parenzo	Frachtgüter der 1. Stückgutklasse, 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse, 3. ermäßigten Wagenladungsklasse a, 4. ermäßigten Wagenladungsklasse b	Parenzo	verschiedenen Stationen oder umgekehrt	In der Rubrik 5 der nebenstehend angeführten Kundmachung hat die Stationsbezeichnung „Bagni S.-Stefano - Levada" richtig zu lauten: „Bagni S.-Stefano-Levade"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 87. | **Wien, 29. Juli 1905.** | **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1905, Z. 35.296, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Schreiben vom 17. Juli 1905 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß am 15. gleichen Monates die Verbindungsstrecke zwischen den Bahnhöfen Preußisch-Herby und Russisch-Herby eröffnet worden ist. Diese Strecke wird in der Richtung von Deutschland nach Rußland von den kgl. Preußischen Staatseisenbahnen und in der Richtung von Rußland nach Deutschland von der Herby-Czenstochauer Eisenbahn (Ziffer 31 der russischen Liste) betrieben. Infolgedessen ist in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, unter „Deutschland B I“ nachzutragen:

97 a. Die von der Herby-Czenstochauer Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Herby bis Preußisch-Herby.

Das genannte Zentralamt hat von der vorstehenden Mitteilung den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 21. Juli 1905 Kenntnis gegeben.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 19. Juni 1905,*) betreffend die Ermächtigung der Zollexpositur mit Hafendienst Lussingrande zur Abfertigung von Kaffee, roh.

Die mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Klasse ausgestattete Zollexpositur mit Hafendienst Lussingrande wird zur Abfertigung von Kaffee, roh, der T. Nr. 2 a bis zu 100 kg ermächtigt.

Kosel m. p. **Call** m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 20. Juni 1905,**) betreffend die Ermächtigung des Hauptzollamtes II. Klasse in Wiener Neustadt zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffekten, sowie von Übersiedlungseffekten.

Das Hauptzollamt in Wiener Neustadt wird zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffekten, sowie von Übersiedlungseffekten nach Maßgabe des Artikels VIII, Z. 7, Al. 1, und des Artikels IX, Z. 1, Al. 2 und 3, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Kosel m. p.

*) Enthalten in dem am 15. Juli 1905 ausgegebenen XLV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 108.
**) Enthalten in dem am 15. Juli 1905 ausgegebenen XLV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 109.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Juli 1905, Z. 27.997, an die österreichischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend die mit 1. März 1905 in Wirksamkeit getretene Verordnung über die Veröffentlichung der Tarife.

In Ergänzung des h. a. Erlasses vom 20. Februar 1905, Z. 6839 (Vrdgs.-Bl. Nr. 24), betreffend die Hinausgabe einer neuen Verordnung über die Veröffentlichung der Tarife, wird der geehrten Verwaltung eröffnet, daß die im § 8 (7) der Verordnung vom 10. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14, vorgeschriebene Republikation der durch Kundmachungen erfolgten Tarifänderungen sich nur auf den Güterverkehr bezieht.

Bei diesem Anlasse wird die geehrte Verwaltung eingeladen, bei der Verlautbarung der im Sinne des § 4 (1) c), lit. γ), der erwähnten Verordnung in Form von Kundmachungen zur Veröffentlichung gelangenden direkten Frachtsätze aus drucktechnischen Rücksichten die Tabellenform tunlichst zu vermeiden.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Wrba m. p.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Juni 1905 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlaßt durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmäßigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. österr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien . .	681	19111	1164	20956	26	25	1	52	0·2	71	.	53	.	2	.	.	4	.	3
" Linz . .	531	4963	748	6242	2	10	.	12	0·2	9	.	6	.	1	.	.	.	.	.
" Innsbruck	602	2520	210	3332	16	37	2	55	1·7	55	.	57	.	1	.	10	1	.	2
" Villach .	120	2979	1832	4931	1	15	9	25	0·5	22	.	5	.	.	.	.	.	.	4
" Triest . .	193	1272	540	2005	32	7	2	41	2·0	40	.	2	.	.	.	.	1	.	7
" Pilsen . .	680	2855	5425	8960	11	25	31	67	0·7	43	1	21	.	.	.	.	2	.	10
" Prag . .	309	4034	5543	9886	9	46	7	62	0·6	41	.	20	.	.	.	.	.	1	5
" Olmütz .	120	2136	4248	6504	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
" Krakau .	90	2040	750	2880	2	14	.	16	0·6	15	.	.	.	.	.	.	1	.	4
" Lemberg	60	3302	488	3850	1	4	.	5	0·1	3	1	2	.	.	.	.	.	.	1
" Stanislau	120	1055	1432	2607	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
K. k. Betriebsleitung Czernowitz . .	120	219	1772	2111	2	2	20	24	1·1	12	1	11	.	.	.	.	.	2	2
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60	1042	615	1717	7	8	.	15	0·9	15	.	17	.	.	.	.	.	.	5
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	360	1297	1482	3139	8	14	3	25	0·8	30	1	32	.	.	.	.	1	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	483	1010	1963	3456	26	8	.	34	1·0	31	.	5	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1571	30	1601	.	9	.	9	0·6	4	1	4	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	520	30	550	.	1	.	1	0·2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	952	5317	6871	13140	38	20	3	61	0·5	37	.	22	.	.	.	.	2	.	17
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	120	620	72	812	1	1	.	2	0·2	3	2	3	.	2	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	204	60	264	.	1	.	1	0·4	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Österr. Nordwestbahn	511	7791	888	9190	12	20	1	33	0·4	36	3	14	.	2	.	.	.	.	7
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	780	6222	3900	10902	37	48	2	87	0·8	69	1	44	.	7	.	.	.	1	1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	345	44	389	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1159	9558	1999	12716	26	40	.	66	0·5	45	1	21	.	2	.	.	.	.	17
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	60	2003	270	2333	.	3	.	3	0·1	3	.	1	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	47	540	.	587	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnlinien erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 24. Juni der Direktion der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Budapest-Lajosmizse für:

a) eine von der Station Kecskemét-Máriaváros der Lokalbahn Kecskemét – Kecskemét - Máriaváros — Fülöpszállas abzweigende und diese in der Station Kiskun-Majsa mit der Lokalbahn Kiskun-Félegyháza—Kiskun-Majsa;

b) eine von der Station Kiskun-Majsa der Linie a) aus diese in der Station Kiskun-Halas mit der Lokalbahn Kiskun-Halas—Rigyicza verbindende schmalspurige Lokalbahn;

c) eine von der Station Kecskemét der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende, mit Benützung entsprechender Straßenzüge der städtischen Gemarkung von Kecskemét die Bahnhöfe der Knotenpunktstation Kecskemét untereinander verbindende schmalspurige Straßeneisenbahn (70 cm Spurweite) mit Automotorwagenbetrieb

auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 25. Juni der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Ignaz Pallós & Adolf Fekete für eine in Fortsetzung der projektierten Lokalbahn Mohács-Báttaszék von der Station Mohács der Lokalbahn Mohács-Villány ausgehende und diese in der zukünftigen Station Baranyavár-Monostor der projektierten Lokalbahn Baranyavár-Monostor—Dárda—Kis-Köszeg verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 29. Juni dem k. u. k. Kämmerer Elemér Blaskovich und dem Eisenbahnbau-Unternehmer Manhardt Hajos in Budapest für:

a) eine von der Station Palota-Ujpest der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende, als Sehne des von der Hauptlinie zwischen den Stationen Palota-Ujpest und Vácz beschriebenen Bogens bis zur Station Vácz führende Linie;

b) eine von der zukünftigen Station Uj-Major der Linie a) ausgehende und diese in der Station Alag (Dunakezi-Alag) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen mit dieser und weiterhin mit dem Alager Wettrennplatze verbindende;

c) eine von der zukünftigen Station Veresegyháza der Linie a) abgweigende und diese mit der Station Gödöllö der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen am kürzesten Wege von Budapest aus mit Gödöllö verbindende;

d) eine von einem geeigneten Punkte der Linie c) abzweigende, bis zu den Kohlenbergbaurevieren nächst Duka (Komitat Pest-Pilis-Solt-Kiskun) führende

normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 29. Juni der Witwe Halász de Gyön für eine von der Station Homonna der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende, bis Starina führende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 29. Juni dem Dr. Arpád Falussy in Budapest und Konsorten für eine von der Station Margitta der Linie Székelyhid — Margitta — Szilágy - Somlyó der Biharer Komitats-Lokalbahnen abzweigende und diese in der Station Nagy-Károly mit den Szilágysäger Komitats-Lokalbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlaß vom 29. Juni der Firma „Alföldi első gazdasági vasut részvénytársaság" (Erste Alfölder Rustikalbahn-Aktiengesellschaft) für:

a) eine von der Station Kovácsháza der Linien Mezöhegyes—Kovácsháza — Kétegyháza und Kovácsháza — Békes - Csaba-Közraktár ausgehende, bis Arad führende Rustikalbahn;

b) eine diese fortsetzungsweise im Bereiche des innerstädtischen Gebietes als Straßenbahn mit dem Arader Straßenbahnnetze verbindende;

c) eine von einem geeigneten Punkte der Linie b) abzweigende und als Rustikalbahn bis Dombira und weiterhin bis Almás;

d) eine von der zukünftigen Station Almás der Linie c) ausgehende, bis Kis-Varjas;

e) eine von der zukünftigen Station Nagy-Kamarás der Linie d) aus, bis Tornya

führende Linie, und zwar sämtliche mit Dampfkraft zu betreibenden Linien des Netzes als Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 70 cm auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Straßenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Erteilung der Konzession zur Erweiterung des Netzes.) Der kgl. ungarische Handelsminister erteilte der Direktion der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft (Budapesti villamos városi vasut részvénytársaság) die Bewilligung zur Erweiterung ihres Betriebsnetzes mit einem Kostenaufwande von K 2,200.000, von welcher Summe ein Betrag von K 782.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Juni der Bahnhof III Kl. Bielschowitz zwischen den Stationen Makoschau-Kunzendorf und Kochlowitz an der Bahnstrecke Gleiwitz—Idaweiche im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für die Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Vieh; der Haltepunkt Brieg (Kr. Glogau) zwischen den Stationen Kl.-Tschirne und Fröbel an der Bahnstrecke Glogau—Rothenburg a. d. Oder im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Posen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Fürstenbrunn zwischen den Stationen Putlitzstraße und Spandau an der Bahnstrecke Berlin Lehrter Bahnhof—Spandau im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Berlin für den Personen-, Gepäcks- und Expreßgutverkehr; die Station Jennyshöhe zwischen den Stationen Piepenburg und Ornshagen an der Bahnstrecke Piepenburg—Regenwalde im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern; die Abfertigung von lebenden Tieren, Leichen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen; Stückgutsendungen nach Jennyshöhe müssen frankiert, von Jennyshöhe unfrankiert aufgeliefert werden; Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen; die Ladestelle Terkelsbüll an der Nebenbahn Tingleff-Tondern im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Altona als Tarifstation; die Station Ermelinghof im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Münster für den gesamten Güter- und Tierverkehr im Übergange von und nach der Kleinbahn Werne-Ermelinghof; die Haltestelle Kostuchna zwischen den Stationen Tichau und Emanuelsegen an der Bahnstrecke Kattowitz—Dzieditz im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den unbeschränkten Personen-, Gepäcks- und Viehverkehr, sowie für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit Ausnahme derjenigen Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist; ferner die neuen Bahnhofsanlagen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Sebnitz für den öffentlichen Verkehr;

am 10. Juni der Haltepunkt Rohrsen (Hameln) zwischen den Stationen Hasperde und Hameln an der Bahnstrecke Hannover—Altenbeken im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Hannover für den Personen- und Gepäcksverkehr und der Haltepunkt Abenden zwischen den Stationen Nideggen und Blens an der Bahnstrecke Düren—Heimbach im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Cöln für den Personen- und Gepäcksverkehr;

am 15. Juni der Personenhaltepunkt Thurow an der Bahnstrecke Schneidemühl—Neustettin im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg für den Stückgut-, Wagenladungsgüter-, Leichen- und Tierverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Cruttinnen zwischen den Stationen Puppen und Rudczanny an der Bahnstrecke Allenstein—Lyck im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Haltestelle Oberfier zwischen den Stationen Bublitz und Drawehn an der Nebenbahnstrecke Gramenz—Pollnow im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig, welche bisher nur dem Güterverkehre diente, auch für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltepunkte Eisdorf und Zscherben an der Bahnstrecke Halle a. d. Saale—Sangerhausen im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Halle a. d. Saale, die bisher

nur dem Personenverkehre dienten, auch für den Gepäcks- und Expreßgutverkehr; ferner

am 16. Juni die Haltestelle Allendorf M.W.B. zwischen den Stationen Neustadt M.W.B. und Küchhain im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Cassel auch für den gesamten Vieh-, Gepäcks- und Expreßgutverkehr.

Deutsches Reich. (Umfang des Eisenbahnnetzes.) Am 1. Mai betrug die Länge der deutschen Staatsbahnen 51.155 km (50.266 km vollspurige und 889 km schmalspurige Strecken), die Länge der Privatbahnen 5112 km (3978 km vollspurige und 1134 km schmalspurige Strecken), zusammen 56.267 km Eisenbahnen, von denen 32.523 km Staatsbahnen und 852 km Privatbahnen, zusammen 33.375 km als Hauptbahnen betrieben wurden. Von den Staatsbahnstrecken entfallen auf:

	voll- spurige Strecken	schmal- spurige Strecken	zusammen
	Kilometer		
Vereinigte Preußische und Hessische Staatsbahnen	34.025	254	34.279
Bayerische Staatsbahnen	6.347	35	6.382
Sächsische Staatsbahnen	2.724	422	3.146
Württembergische Staatsbahnen	1.861	101	1.962
Badische Staatsbahnen	1.640	—	1.640
Mecklenburgische Staatsbahnen	1.094	—	1.094
Oldenburgische Staatsbahnen	564	—	564
Kgl. Militärbahn	71	—	71
Elsaß-lothringische Eisenbahnen	1.940	77	2.017
zusammen	50.266	889	51.155

Preußen. (Aufhebung der Güternebenstelle und Tarifstation Burgstaken a. Fehmarn.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Kleinbahnstrecke Fehmarnsund—Orth a. F., frühestens am 15. August, wird die Güternebenstelle und Tarifstation Burgstaken a. Fehmarn aufgehoben werden.

Bayern. (Wagenbestand der Staatsbahnverwaltung.) Nach der Jahresübersicht über den Stand der Wagen Ende 1904 waren gegenüber dem Vorjahre vorhanden: a) für die vollspurigen Bahnstrecken: 4950 Personenwagen (gegenüber 1903 + 116), 390 (+ 10) Postwagen, 1086 (+ 28) Gepäckswagen, 10.887 (— 17) bedeckte Güterwagen, 9661 (+ 367) offene Güterwagen, 2591 Langholzwagen, 1280 (+ 13) Schienen- und Plattformwagen, 74 Viehwagen, 2941 (+ 31) Güterwagen für besondere Zwecke, wie Bier-, Kühl-, Geflügel-, Fäkalien, Teer-, Petroleum- u. s. w. Transportwagen, Transporteure und Tarierwagen, endlich 928 (+ 8) Privatwagen zum Bier-, Holz-, Spielwaren-, Kolonialwaren-, Geflügel- u. s. w. Transport, zusammen 34.788 (+ 556); b) für die schmalspurige Bahnstrecke: 11 Personenwagen, 4 Gepäckswagen, 10 bedeckte Güterwagen, 28 (20) offene Güterwagen und 68 Transporteure, zusammen 121 (+ 8). Der Gesamtzuwachs an Wagen gegenüber dem Vorjahre beträgt somit 564 Stück und die Zahl der sämtlichen Wagen 34.909 (34.345).

Schweiz. (Eröffnung der Montreux-Berner Oberlandbahn.) Die Eröffnung der Montreux-Berner Oberlandbahn hat am 4., bezw. 6. Juli stattgefunden. Diese Bahn verbindet den Genfer See und das Berner Oberland, Montreux und Interlaken direkt miteinander. Nicht nur das Saanenland, sondern auch das Simmental hofft von dieser durchgehenden Bahnlinie volkswirtschaftliche Belebung. Mit einer Länge von 60 km ist sie die längste elektrische Bahn der Schweiz und eine der längsten Europas. Die großen Steigungen von 65 bis 67 auf das Tausend auf einer etwa 10 km langen Strecke stellten an die Elektrotechnik ein neues Problem, zumal am Südende der Bahn, wo in dem steilen Rebberggelände oberhalb Montreux zuweilen der kleinste Krümmungshalbmesser mit der größten Steigung zusammenfällt und neben starker Personenbeförderung ein bedeutender Güterverkehr zu bewältigen ist. Das elektrotechnische Problem bestand darin, die für die großen Steigungen erforderlichen Motoren so zu bauen, daß sie die erforderliche Zugkraft leisten und einen gewissen äußeren Umfang nicht überschreiten, um bei dem durch die Meterspur und die engen Kurven bedingten engen Radstand der Wagen in die Zwischenräume eingebaut werden zu können. Die Elektrizitätsgesellschaft Alioth löste die Aufgabe, indem sie als erste solche Motoren von 80 HP bei einer Spannung von 750 Volt baute. Sie sollen sich bereits trefflich bewährt haben. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 26. Juli bis 8. August 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

26. Juli, *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Metcovich“, Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

27. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola[1], Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

28. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Sultan“, Kapitän P. Harlovich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

29. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Almissa“, Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

1. August, *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea“, Kapitän D. Cosulich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

2. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Dubrovnik“, Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

3. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

4. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Thetis“, Kapitän N. Tomanovich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

5. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Metcovich“, Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

8. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene“, Kapitän M. A. Tarabocchia, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lusingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

27. Juli,	Dampfer „Espero“, Kapitän G. Boccalari	um Mitternacht.
31. „	Dampfer „Espero“, Kapitän G. Boccalari	
3. August,	Dampfer „Espero“, Kapitän G. Boccalari	
7. „	Dampfer „Espero“, Kapitän G. Boccalari	

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

30. Juli, um 8 Uhr früh, Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus.
6. August, um 8 Uhr früh, Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus.

Levante und Mittelmeer.

27. Juli, um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Imperatrix“, Kapitän G. Ghezzo, mit Berührung von Brindisi.

27. Juli, um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Carniolia", Kapitän A. de Petris, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

30. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Hungaria", Kapitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

1. August, um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Carinthia", Kapitän P. Marassi, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santà Maura und Prevesa.

3. „ um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi.

3. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Helios", Kapitän V. Ivellich, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

6. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Medea", Kapitän D. Mandich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

8. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Dalmatia", Kapitän A. Marinovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

8. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Elektra", Kapitän R. Signorelli, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

Ostindien, China und Japan.

27. Juli, um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Silesia", Kapitän L. de Stabile, [von Fiume †) am 22. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

12. August, um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Gisela", Kapitän G. Damianovich, mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. August, um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Trieste", Kapitän D. Mistrorigo, [von Fiume †) am 22. August] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Juli, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Bohemia", Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume †) am 25. Juli] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabay und Durban.

28. August, um 4 Uhr nachm., Dampfer „Koerber", Kapitän A. Foresti, [von Fiume †) am 25. August] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Brasilien.

1. August, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Istria", Kapitän E. Tarabocchia, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Maceio, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im August 1905.)

Im Monate August 1905 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	August
New-York	„Slavonia"	3
Liverpool ¹)	„Flaminian"	1—10
London	„Matlekovits"	5—15
Liverpool	„Tyria"	5—15
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires *	„Széll Kálmán"	19
Rouen	„Tibor"	10—20
London, Hull	„Volturno"	10—20
New-York	„Pannonia"	24
Liverpool ¹)	„Fabian"	15—25
Lissabon¹), Bordeaux *	„Széchényi"	15—25
Antwerpen	„Buda II."	15—25
Rotterdam	„Báthori"	15—25
Glasgow*	„Szent István"	21—31
Rouen *	„Jokai"	21—31
London	„Zichy"	21—31
Liverpool	„Aleppo"	21—31
Hamburg ¹)	„Byzanz"	21—31
Rotterdam	„Balaton"	25/VIII—5/IX
London, Hull	„Jago"	25/VIII—5/IX

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	August
New-York	Fiume	„Pannonia"	1
Liverpool	„	„Veria"	1—10
London, Hull	„	„Jago"	1—10
Hamburg ¹)	„	„Byzanz"	1—10
Rotterdam	„	„Arad"	1—10
Bordeaux	„	„Zichy"	1—10
Liverpool ¹)	„	„Belgravian"	5—15
Antwerpen	„	„Baross"	10—20
Bordeaux	„	„Kolozsvár"	15—25
London, Hull	„	„Congo"	15—25
Liverpool ¹)	„	„Alsatian"	15—25
Glasgow	„	„Kálmán király"	21—31
London	„	„B. Kemény"	21—31
Liverpool	„	„Cypria"	21—31
Rouen	„	„Stefánia"	25/VIII—5/IX
Hamburg ¹)	„	„Pergamon"	25/VIII—5/IX

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Österr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

¹) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie FIUME—SPANIEN.

Ab Fiume: „Kassa" am 7., „Zrinyi" am 14., „Andrássy" am 21., „Mátyás király" am 28. August.

Ab Valencia: „Andrássy" am 2., „Mátyás király" am 9., „Lederer Sándor" am 16., „Kassa" am 23., „Zrinyi" am 30. August.

B) Linie FIUME—MARSEILLE.

Ab Fiume: „Rákóczy" am 4., „Szent László" am 14. (von hier direkt nach Bari, Messina, Neapel, Marseille), „Tisza" am 18., „Árpád" am 25. August.

Ab Marseille: „Tisza" am 2., „Árpád" am 9., „Rákóczy" am 16., „Szent László" am 23., „Tisza" am 30. August.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Dolina-Wygoda. (Generalversammlung.) Am 17. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Emil Byk und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Georg Ritter von Younga die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Dolina-Wygoda statt. An derselben nahmen 6 Aktionäre teil, welche 3220 Aktien mit 644 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 115.695·24 (gegen K 181.626·70 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 62.400·18 (K 79.400·83), der Betriebsüberschuß K 53.295·06 (K 102.225·87). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 10.889·19 (K 10.423·94), der Rückführung von Abschreibungen per K 6124·39, des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 3211·68 (K 701·07), sowie abzüglich der Aktientilgungsquote per K 2400 (K 2000) und sonstiger Verluste per K 6285·52 (K 59.674·20) ergab sich ein Gewinn von K 64.834·80 (K 51.676·68). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne K 2800 dem Verwaltungsrate zuzuerkennen, eine 4½prozentige Aktiendividende (gegen 3¾ Prozent im Vorjahre) auszuschütten und K 3966·80 auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgte

die Beschlußfassung über Änderungen der §§ 1, 5, 7, 12, 20, 23, 29, 30, 32, 33, 34, 36, 38 und 43 der Gesellschaftsstatuten. Hierbei wurde auch der Verwaltungsrat ermächtigt, eventuelle weitere Modifikationen an dem beschlossenen Texte vorzunehmen. Mit der Wiederwahl der sämtlichen Verwaltungsratsmitglieder, deren Funktionsdauer abgelaufen war, schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Dr. Emil Byk und der bisherige Vizepräsident Arnold Deutsch als solche wiedergewählt. [E.-M.-Z. 26.764.]

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 20. Mai fand in Teplitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Adolf Grafen Dubsky und im Beisein des landesfürstlichen Kommissär-Stellvertreters Bezirkshauptmannes Dr. Oskar Ritter v. Zaborsky die diesjährige (34.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn statt. An derselben nahmen 18 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 11.842 Aktien mit 588 Stimmen vertraten. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, den Gewinn pro 1904, welcher sich inklusive des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 4379·52 auf K 563.202·38 (gegen K 602.203·72 im Jahre 1903) stellte, zur Verteilung einer 6½prozentigen Aktiendividende (1903: 7 Prozent), zur Dotierung des Reservefonds mit K 7941·14 (K 9824·20), zur Bedeckung der im Vorjahre bewilligten Verwaltungsrats-Tantieme per K 28.000 (wie im Vorjahre) und zum Vortrage auf neue Rechnung per K 7261·24 (K 4379·52) zu verwenden. Der Wert der Präsenzmarken wurde pro 1905, wie bisher, mit K 40 festgesetzt und das Honorar für die Mitglieder des Revisionsausschusses pro 1905 mit K 1800, wie im Vorjahre, normiert. Gleichfalls wie im Vorjahre wurde für das Jahr 1905 jedem Verwaltungsrate eine Minimaltantieme von K 4000 bewilligt. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Eugen Gutmann und Wenzel Poech wurden wiedergewählt, während die durch das Ableben der Mitglieder Doktor Ludwig Lichtenstern und Moritz Bauer erledigten Verwaltungsratsstellen unbesetzt blieben. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 31.651.]

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Comp. (Generalversammlung.) Am 27. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Aufsichtsrates Heinrich Schmid und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. Karl Freiherrn v. Rumler die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Comp. statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche 7511 Aktien mit 351 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 1,092.566·39 (gegen K 1,014.500·59 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 771.173·81 (K 705.334·30) und der Betriebsüberschuß K 321.392·58 (K 309.166·29). Zuzüglich des Gewinnvortrages per K 37.697·60 ergab sich ein Gewinn von K 359.090·18 (K 314.880·92). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie aus dem Gewinne K 4000 dem Amortisationskonto, K 6427·85 dem Betriebsreservefonds und K 60.000 dem Erneuerungsfonds zuzuführen, eine 4½prozentige Prioritätsaktiendividende (4½ Prozent) und eine 1·5prozentige Stammaktiendividende (0·75 Prozent) zu verteilen, sowie den Rest per K 54.662·33 auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgte die Wiederwahl der aus dem Aufsichtsrate ausscheidenden Mitglieder Heinrich Schmid und Dr. Peter Tomassich. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrates wurde der bisherige Vorsitzende Georg Ritter von Krauß und der bisherige Stellvertreter des Vorsitzenden Heinrich Schmid für diese Funktionen wiedergewählt. [E.-M.-Z. 26.302.]

Gailtalbahn. (Generalversammlung.) Am 27. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hermann Hinterhuber und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Otto Grafen Sarnthein die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gailtalbahn statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 1590 Aktien mit 159 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1904 die Transporteinnahmen K 181.736·80 (gegen K 153.096·28 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 3305·19 (K 3359·20), die Betriebsausgaben K 74.787·30 (K 87.835·76), die sonstigen Auslagen K 8616·75 (K 7184·84) und der Betriebsüberschuß K 101.637·94 (K 61.428·88). Zuzüglich der Zinsenerträgnisse per K 1356·25 (K 1508·94) ergab sich ein Gewinn von K 102.994·19 (Kronen 62.937·82). Da der Prioritätsobligationendienst K 96.112 (Kronen 96.016) und der Prioritätsaktiendienst K 12.000 (K 12.000) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 5117·81 (K 45.078·18) in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde das bisherige Präsidium wiedergewählt. [E.-M.-Z. 29.654.]

Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. Mai fand in Czernowitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Leopold Rechnitzer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissär-Stellvertreters Landesregierungsrates Dr. Basilius Ritter v. Duzinkiewicz die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Neuen Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 37.925 Aktien mit 3792 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 1,407.179·30 (gegen 1,253.616·72 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 27.770·93 (K 12.144·68), die Betriebsausgaben K 526.191·55 (K 659.218·45), die sonstigen Auslagen K 111.282·95 (K 119.215·81) und der Betriebsnettoertrag Kronen 797.475·73 (K 487.327·14). Zuzüglich der Zinsenerträgnisse per K 12.495·29 (K 11.271·89) und abzüglich der Verwaltungsauslagen per K 18.842·55 (K 18.633·47) stellte sich der Jahresertrag auf K 791.128·47 (K 479.965·56). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie von dem Gewinne K 389.200 für den Dienst des Prioritätsaktienkapitales und den Rest per K 401.928·47 zur gänzlichen Rückzahlung der von den seitens der Staatsverwaltung gestundeten Beträgen und geleisteten Garantiezuschüssen bis Ende 1904 aufgelaufenen vierprozentigen Zinsen, sowie zur teilweisen Rückzahlung der gestundeten Beträge zu verwenden. Sodann wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Leopold Rechnitzer und Dr. Michael Freund wieder- und Emil Freiher v. Kubinzky, Verwaltungsrat der Niederösterreichischen Eskompte-Gesellschaft, in den Verwaltungsrat neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 26.934.]

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 23. Juni von den k. k. österr. Staatsbahnen in Betrieb genommene 62·091 km lange Strecke Saar—Tischnowitz ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner sind die 28·90 km lange Strecke Wollstein—Grätz der kgl. Eisenbahn-Direktion Posen und die 2·68 km lange Strecke Berggießhübel—Gottleuba der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, die am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CIII. Stückes.) Das am 21. Juli 1905 herausgegebene CIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1987: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 18. Juli 1905, Z. 12.854, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1988: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 18. Juli 1905, Z. 34.270, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1989: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 17. Juli 1905, Z. 14.022, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CIV. Stückes.) Das am 22. Juli 1905 herausgegebene CIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1990: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. Juli 1905, Z. 173.442, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1991: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 18. Juli 1905, Z. 174.128, betreffend die Maul- und Klauenseuche in den bayerischen Grenzorten Redenbach und Griesbach.

Nr. 1992: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 19. Juli 1905, Z. 16.174/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1993: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. Juli 1905, Z. 33.468, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den politischen Bezirken Cilli (Steiermark) und Lussin (Küstenland) nach Kroatien-Slawonien.

— (Inhalt des CV. Stückes.) Das am 24. Juli 1905 herausgegebene CV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1994: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. Juli 1905, Z. 22.096, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1995: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 18. Juli 1905, Z. 36.152, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. August:

Lokalbahn Asch-Roßbach. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Bregenzerwaldbahn. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Lokalbahn Deutschbrod-Saar. 4proz. Prioritäten K 8·—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritäten vom Jahre 1898. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). 4proz. Prioritäten K 8·—.

Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Lokalbahn Lambach-Haag. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. 4proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl. 4proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4proz. Prioritäten v. J. 1900 und 1904. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten v. J. 1900. Für je Frcs. 500 Kapital Frcs. 10·—.

Lokalbahn Triest-Parenzo. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Lokalbahn Wolframs-Teltsch. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Ybbstalbahn. 4proz. Prioritäten v. J. 1896. Für je fl. 200 Kapital K 8·—; 4proz. Prioritäten v. J. 1898 K 24·—; 4proz. Prioritäten v. J. 1902 K 8·—.

Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. 4proz. Prioritäten K 8·—.

Zillertalbahn. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Dividenden.

Eisenbahn Chabówka-Zakopane. Für die Prioritätsaktie K 15·75.

Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr. Für die Prioritätsaktie K 16·—, für die Stammaktie K 8·—.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Ab 1. Juli K 14·—.

Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-)Jaworów. Ab 1. Juli für die Prioritätsaktie K 16·—.

Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf. Ab 1. Juli K 16·—.

Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Ab 1. Juli für die Prioritätsaktie K 20·—, für die Stammaktie K 20·—.

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Ab. 1. Juli für die Prioritätsaktie lit. A K 16·—.

Verlosungen.

Am 30. Juni:

Lokalbahn Postelberg-Laun. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Prag-Duxer Eisenbahn. 3proz. Goldprioritäten v. J. 1896 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 1. Juli:

Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten v. J. 1900 und 1904 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Bukowinaer Lokalbahnen. 4proz. Prioritäten v. J. 1902 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5proz. Goldprioritäten vom Jahre 1874 und 5proz. Prioritäten II. Em. v. J. 1871 (Rückzahlung ab 2. Oktober).

Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 1. Juli 1906).

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritätsaktien lit. A (börsemäßiger Rückkauf).

Landesbank des Königreiches Galizien. 4proz. Eisenbahn-Obligationen (Rückzahlung ab 2. Oktober).

Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4proz. Silberprioritäten Em. 1889, 4proz. Silberprioritäten, 4proz. Goldobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Kolomeaer Lokalbahnen. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Aktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Mährische Westbahn. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lokalbahn Mori-Arco-Riva. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5proz. Goldprioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Salzkammergut-Lokalbahn. Prioritätsaktien.

Schneebergbahn. 4proz. Prioritätsanleihe v. J. 1899 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Steiermärkische Landeseisenbahnen. 4proz. Anleihe (Rückzahlung ab 2. Oktober).

Südbahn-Gesellschaft. 3proz. Prioritäten, Serie IX.

Überetscher Bahn. $4^1/_2$proz. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Rückzahlungen.

Ab 1. August.

Prioritätsobligationen.

Lokalbahn Absdorf-Stockerau. 4proz. Prioritätsobligationen.

Bregenzerwaldbahn. 4proz. Prioritäten, Em. 1900.

Eisenbahn Chabówka-Zakopane. 4proz. Prioritätsobligationen.

Lokalbahn Deutschbrod-Saar. 4proz. Prioritätsobligationen v. J. 1902.

Gurktalbahn. 4proz. Prioritätsobligationen.

Lokalbahn Hartberg-Friedberg. 4proz. Prioritätsobligationen, Em. 1902.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritätsobligationen v. J. 1898.

Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. 4proz. Prioritätsobligationen.

Lokalbahn Laibach-Oberlaibach. 4proz. Prioritätsobligationen.

Lokalbahn Lambach-Haag. 4proz. Prioritätsobligationen.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4proz. Prioritätsobligationen, Em. 1893 und 1903.

Lokalbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. 4proz. Prioritätsobligationen.

Lokalbahn Mauthausen-Grein. 4proz. Prioritätsobligationen.

Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. 4proz. Prioritätsobligationen.

Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl. 4proz. Prioritätsobligationen, Em. 1896 und 1900.

Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritätsobligationen, I. Em. v. J. 1900.

Lokalbahn Triest-Parenzo. 4proz. Prioritäten v. J. 1900.

Wippachtalbahn. 4proz. Prioritätsobligationen.

Lokalbahn Wolframs-Teltsch. 4proz. Prioritätsobligationen I. und II. Em.

Ybbstalbahn. 4proz. Anleihe v. J. 1896, 1898 und 1902.

Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. 4proz. Prioritätsobligationen, Em. 1897 und 1902.

Zillertalbahn. 4proz. Prioritätsobligationen.

Aktien.

Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów. Prioritätsaktien.

Eisenbahn Wittmannsdorf—Leobersdorf-Ebenfurth. Prioritätsaktien.

Pfandbriefe.

Österreichisches Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4proz. Obligationen Kat. A, Kat. A Em. 1901, staatsgarant. Kat. und Kat. B.

Generalversammlung.

Im Monate Juli:

29. (Tachau.) Lokalbahn Plan-Tachau.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Bau-Ausschreibung.

In der Station Feldkirch kommt ein Werkstättengebäude im Ausmaße von 1260 m² verbauter Fläche zur Herstellung.

Die Ausführung dieses Objektes wird getrennt in folgender Weise vergeben:

1. Baumeisterarbeiten (inkl. Tischler-, Eisen-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten).
2. Spengler- und Dachdeckerarbeiten.
3. Lieferung der eisernen Dachkonstruktion und Hallenfenster.

Die bezüglichen Pläne, Kostenvoranschläge, Baubedingnisse und sonstigen Beilagen können bei der Abteilung 3 für Bau- und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck und bei der k. k. Bahnerhaltungs-Sektion Feldkirch während der Amtsstunden eingesehen werden.

Zur Angebotstellung muß das von der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck aufgelegte und bei der k. k. Bahnerhaltungs-Sektion Feldkirch, sowie bei der Abteilung 3 der k. k. Staatsbahn-Direktion erhältliche Offertformular verwendet werden.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind bis **10. August 1905, 9 Uhr vormittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck, versiegelt, und versehen mit der Aufschrift „Offert für die . . . . . . Arbeiten bei dem Baue des Werkstättengebäudes in Feldkirch“ einzureichen.

Die Offertverhandlung findet für die Baumeisterarbeiten und für die Spengler- und Dachdeckerarbeiten am 10. August 1905, 10 Uhr vormittags, für die Lieferung der eisernen Dachstuhlkonstruktion am 11. August 1905, 10 Uhr vormittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck (Abteilung 3) statt und steht es den Offerenten frei, dieser Offertverhandlung persönlich anzuwohnen.

Das bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa Innsbruck zu erlegende Vadium beträgt 5 Prozent der offerierten Bausumme und wird dasselbe im Erstehungsfalle als Kaution zurückbelassen.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck behält sich vor, über die Annahme, bezw. Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Innsbruck, am 22. Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach beabsichtigt die demnächst zur Ausführung gelangenden Eisenkonstruktionen für den Wagenmontierungsbau in der Station Knittelfeld im Offertwege zu vergeben.

Die bezüglichen Offerte, mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, sind bis **12. August 1905, 12 Uhr mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach, versiegelt, und mit der Aufschrift **„Offert für die Ausführung der Eisenkonstruktionen für den Wagenmontierungsbau in der Station Knittelfeld“** einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 12. August 1905, 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis nach erfolgter Krediterteilung seitens des k. k. Eisenbahnministeriums im Worte zu verbleiben und im Offerte den kürzesten Zeittermin, vom Tage des Zuschlages gerechnet, anzugeben, in welchem er die Lieferung und Montierung der gegenständlichen Arbeiten auszuführen sich verpflichtet.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der offerierten Bausumme, welches nach Zuschlag der Arbeiten als Kaution zu verbleiben hat.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projektspläne, sowie die allgemeinen und speziellen Bedingnisse sind im Bureau der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einzusehen, und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes 21 C. (Braunkohlen u. s. w.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen im Tarife, Teil II, Heft 1, des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 21 C (Braunkohlen u. s. w.) zur Einführung:

Nach	Von Hirschfelde – Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
I. Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn	
Grund-Georgenthal	23
Welmsdorf	40
Kreibitz-Teichstatt	25
Nieder-Einsiedl	40
Niedergrund	23
Nixdorf	39
Rumburg	25
Schluckenau	31
Schönlinde	29
II. Stationen der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	
Einsiedel	28
Friedland i. B.	26
Habendorf	24
Liebenau	35
Raspenau	32
Reichenau b. Gablonz	29
III. Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthaler Eisenbahn (k.k.St.B.)	
Gablonz-Brandl	37
Gablonz a. N.	40
Maffersdorf	29
Maffersdorf-Fabrik	27
Morchenstern	45
Neudorf a. N.	41
Proschwitz	33
Tannwald-Schumburg (k.k.St.B.)	48
Tiefenbach-Dessendorf	49
Wiesenthal a. N.	44

Wien, am 22. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.623/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905. [1062]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Bestimmung für leere gebrauchte Fässer.

Die Frachtsätze für „leere gebrauchte Fässer von Holz unter 8 hl Gehalt" des obengenannten Verkehres, und zwar enthalten im Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 1 a, sub Pos. 52 und 57, sowie im Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 3, sub Pos. 91, 92, 93, 101 und 102, ferner im Tarife, Teil II, Heft 4, sub Pos. 25, 29, 30 und 31, sowie auch die in den nachfolgenden Nummern des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt verlautbarten Frachtsätze, und zwar Nr. 24 sub Pos. 744, Nr. 37 sub Pos. 349, Nr. 38 sub Pos. 359, Nr. 42 sub Pos. 408 und Nr. 52 sub Pos. 563, alle ex 1905, werden auch für „leere gebrauchte Fässer von Holz unter 8·5 hl Gehalt" angewendet.

Wien, am 25. Juli 1905. S.B. Z. 8666-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905. [1063]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung einer Zuschlagsfrist, sowie der Reduzierung der lagergeldfreien Zeit und Entladefrist in der Station Görz.

Die in Nummer 80 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 13. Juli 1905 verlautbarte Einführung einer sechstägigen Zuschlagsfrist für die in der Zeit vom 6. Juli 1905 bis auf weiteres nach Görz loko gelangten Frachtgüter, sowie die Reduzierung der lagergeldfreien Abnahmefrist auf zwei Tage und der Entladefrist auf 12 Tagesstunden wird mit 26. Juli 1905 außer Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 26. Juli 1905. S.B. Z. 14.693-V IV/05.

V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905. [1064]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgütertarif.

Änderung der „Besonderen Bestimmungen" für die Station Pilsen-Skodawerke.

Im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1905, Abschnitt A—IX, Seite 157, linke Spalte, ist mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, in den „Besonderen Bestimmungen" bei Pilsen-Skodawerke der Absatz sub b) zu streichen und die nachfolgenden Absätze c), d) und e) auf b), c) und d) abzuändern.

Die Durchführung im Tarifwege erfolgt gelegentlich Herausgabe des nächsten Nachtrages zum Heft 1.

Wien, am 26. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.399/05.

V.-B. Nr. 87 v. 29./VII 1905. [1065]

Sächsisch-Österreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. August 1905 gelangen nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

Von Laun nach	Einfache Fahrt Personenzug II. Kl.	III. Kl.	Gepäckstaxe für je 10 kg Gesamtgewicht	Übergewicht
	Mark			
Dresden Hauptbhf. über Brüx—Moldau—Freiberg . . .	7·80	4·90	0·24	0·43
Dresden Hauptbhf. über Wiesa-Oberleutensdorf—Bodenbach	8·10	5·00	0·34	0·34

Wien, am 25. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.861/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 87 v. 29./VII. 1905. [1066]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Heft 4, 5 und 6, vom 1. September 1904.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Ausnahmetarif Nr. 73 enthaltenen Frachtsätze für Rohbenzin ab Siekovac-Danica, Station der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen, treten am 1. Oktober 1905 ohne Ersatz außer Kraft.

Wien, am 26. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.176/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905. [1067]

K. k. österreichische Staatsbahnen. Künstlicher Verbandsverkehr.

Berichtigung der Kartierungssätze nach und von Wien St.E.G. transit.

In den vom 1. Juli 1903 gültigen Kartierungssätzen nach oder von Wien St.E.G. transit sind nachstehende Berichtigungen handschriftlich durchzuführen:

Seite	Von oder nach	Nach oder von Wien St.E.G. transit zu berichtigen: Tarifklasse	von	auf
			Heller pro 100 kg	
6	Amstetten	Klasse I und II bei 10.000 kg	155	135
10	Imst	Spezialtarif 1	252	253
10	Ischl	Klasse A bei 10.000 kg	191	201
17	Schwanenstadt . .	Spezialtarif 1	132	133

Wien, am 27. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.458/05.

V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905. [1068]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eliminierung der Station Ebenfurth aus den Stationstarifen für den Güterverkehr auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen mit den Stationen Divača, Ebenfurth, Graz (S.B.) etc.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 tritt der in den Stationstarifen für den Güterverkehr auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen mit den Stationen Divača, Ebenfurth, Graz S.B. etc. (kundgemacht im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 109 vom 21. September 1899 sub Post 838) enthaltene Stationstarif für Ebenfurth — vorläufig ohne Ersatz — außer Kraft.

Wien, am 17. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.792/05.

V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905. [1069]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1903. (Nachtrag I.) Am 1. Juli 1905 gelangte der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält in der Hauptsache:

1. anderweite zum großen Teile höhere Frachtsätze für bayerische Lokal- und Vizinalbahnstationen;
2. die Aufnahme einer Anzahl bayerischer Stationen in den Allgemeinen Klassentarif und die Ausnahmetarife 1 bis 5;
3. die Einbeziehung der Stationen Haidhof, Pegnitz und Rosenberg, sowie 's Gravenhage in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl u. s. w, der Station Ochsenfurt in den Ausnahmetarif 10 für Malz und Gerste, der Stationen Allach, Schnelldorf und Zapfendorf, sowie Heerlen und Sittard in den Holzausnahmetarif und der Stationen Altötting, Garmisch-Partenkirchen und München Isartalbahn in den Ausnahmetarif 15 für Steinkohlen u. s. w.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende August 1905 in Kraft.

Exemplare des Nachtrages sind um den Preis von 25 Pfg. für das Stück beim Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erhältlich.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1905. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erließ nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Wenn für die Beförderung von lose verladenem, rohem Ton von Amts wegen gedeckt gebaute Wagen gestellt werden, hat jeglicher Vermerk auf dem Frachtbriefe wegen Bestellung von gedeckt gebauten Wagen zu unterbleiben.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1427	V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen	Obst, getrocknetes (mit Ausnahme von getrockneten Weinbeeren [Weintrauben]), sowie Pflaumenmus (Powidl, Lequar)		Bielefeld Ost, kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn), Teil II, Heft 3, vom 1. Oktober 1901 (Ausnahmetarif Nr. 36)	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Im Kartierungswege		
				Bosna-Brod					771	766	5			
				Brčka					774	769	5			
				Budapest					607	602	5			
				Ruma					764	759	5			
				Sabacz					737	732	5			
				Zimony					728	723	5			
1428	V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen	Flachs, gebrecht, und Hanf (europäischen Ursprunges), roh (gebrochen), gehechelt, gebleicht	oder umgekehrt	Bielefeld Ost, kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover	Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn) vom 1. Oktober 1901 (Ausnahmetarif Nr. 52)	Pfg. a) / b)	Pfg. a) / b)	Pfg. a) / b)	Im Kartierungswege		
				Arad					— / 424	— / 421	— / 3			
				Arad-Poltura					— / 424	— / 421	— / 3			
				Budapest					596 / 358	591 / 355	5 / 3			
				Eszék					— / 434	— / 431	— / 3			
				Gombos					731 / 427	726 / 424	5 / 3			
				Pozsony-ujváros trs.					— / 321	— / 318	— / 3			
				Priglevicza-Szt. Ivan					724 / 423	719 / 420	5 / 3			
				Szabadka					691 / 405	686 / 402	5 / 3			
				Szeged					697 / 408	692 / 405	5 / 3			
				Uj-Szeged					697 / 408	692 / 405	5 / 3			
1429	V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—15, lit. a), der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905		a) Brünn St.E.G b) Olmütz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 2, des Österreichischen Eisenbahnverbandes, resp. Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller a) / b)	Heller a) / b)	Heller a) / b)	Im Kartierungswege		*) Es bestehen keine direkten Frachtsätze
				Časlau Ö.N.W.B.					*) / *)	149 / 159	— / —			
				Dobrowitz Ö.N.W.B.					218 / 215	185 / 185	33 / 30			
				Kuttenberg-Stadt K.L.B.					192 / 191	159 / 159	33 / 32			
				Neubydžow Ö.N.W.B.					192 / 189	182 / 182	10 / 7			
				Sedletz-Kuttenberg Ö.N.W.B.					182 / 181	149 / 149	33 / 32			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1430 V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 12 C Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren u. s. w. in der Richtung aus Österreich	Leoben k.k.St.B. und S.B.	Bielefeld Ost	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 12 C, resp. 12 D gültigen Bestimmungen. a) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } auf einen Wagen und Frachtbrief b) " " " " 10.000 kg }	vom 1. August 1905 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906	Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Teil II, Heft 2		Pfennig a) 427 b) 363				Die korrespondierenden Frachtsätze des Haupttarifes auf den Seiten 14, 43 und 46, sowie auf Seite 18 des Nachtrages 1 sind zu streichen
				Rosenau k.k.St.B.						a) 394 b) 336				
			des Ausnahmetarifes Nr. 12 D Eisen und Stahl, auch verzinkt u. s. w. in der Richtung aus Österreich	Aßling k.k.St.B.	Bielefeld Ost					a) 476 b) 351				
				Jauerburg k.k.St.B.						a) 476 b) 351				
				Kapfenberg S.B.						a) 448 b) 326				
				Klagenfurt k.k.St.B. u. S.B.						a) 452 b) 333				
				Leoben k.k.St.B. und S.B.						a) 427 b) 311				
				Rosenau k.k.St.B.						a) 394 b) 284				
			des Ausnahmetarifes Nr. 16 B Porzellanerde u. s. w. aus Österreich	Krumnußbaum k.k.St.B.	Bielefeld Ost	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 16 B gültigen Bestimmungen				184				
			der Wagenladungsklassen A 1 und B und der Spezialtarife A 2—III	Bielefeld Ost	Graz S.B. oder umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen				Siehe untenstehende Tabelle				

Für 100 kg in Pfennig

Wagenladungsklassen		Spezialtarife			
A 1	B	A 2	I	II	III
675	615	561	518	404	267

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1431	V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S. B. Z. 8069-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und Koks	Osseg (k. k. St. B.)	Jenbach (S. B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle, für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief bei Koks. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Zillertalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung adressiert sein	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	159 Kronen für 10.000 kg	1532 Heller für 1000 kg	58 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		
1432	V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905 **Niederösterreichischen Landesbahnen**	Linie St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank	Getreide	Kilb	Ruprechtshofen †) Laubenbachmühle †) Kirchberg a. d. P. Obergrafendorf St. Pölten loko und transit oder umgekehrt	a) Bei Aufgabe von 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür. b) " " " 10.000 " " " " " " "	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Ruprechtshofen: a) 22·8 b) 15·2 Laubenbachmühle: a) 66·0 b) 44·0 Kirchberg a. d. P.: a) 45·6 b) 30·4 Obergrafendorf: a) 21·6 b) 14·4 St. Pölten: a) 33·6 b) 22·4	Ruprechtshofen: a) 15·2 *) b) 12·4 **) Laubenbachmühle: a) 44·0 *) b) 34·0 **) Kirchberg a. d. P.: a) 30·4 *) b) 23·8 **) Obergrafendorf: a) 14·4 *) b) 11·8 **) St. Pölten: a) 22·4 *) b) 17·8 **)	Ruprechtshofen: a) 7·6 b) 2·8 Laubenbachmühle: a) 22·0 b) 10·0 Kirchberg a. d. P.: a) 15·2 b) 6·6 Obergrafendorf: a) 7·2 b) 2·6 St. Pölten: a) 11·2 b) 4·6	Im Kartierungswege		*) Anstatt der Frachtsätze der Wagenladungsklasse A werden die Frachtsätze der Wagenladungsklasse B gewährt. **) Anstatt der Frachtsätze des Spezialtarifes 1 werden die Frachtsätze des Spezialtarifes 3 gewährt. †) Gültig vom Tage der Eröffnung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1433 V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 13.969/05	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinkohle	Domsgrube	Auspitz, **Bistritz a. H.**, Chirlitz-Turas, Chropin, Dürnkrut, Großbach-Schönau, **Haugsdorf**, Holleschau, Jedlersdorf, Kostel, **Kwassitz**-Tlumatschau, Lundenburg, Marchegg, Olmütz (K.F.N.B.), Trzebinia, Ungar.-Hradisch, Wagram, Wischau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen und der rücksichtlich des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes bestehenden besonderen Tarifbestimmungen	vom 1. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Tarif, Teil II, des Galizischen Kohlenverkehres nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 1. Jänner 1905	Verschieden	Verschieden	pro 1000 kg 15 Heller	Im Kartierungswege		Die Ermäßigung wird von der Lokalbahn Piła-(Bolęcin-)Jaworzno allein getragen
					Rzikowitz, Saitz						14 Heller			
					Brodek, Przikas-Osiczko						12 Heller			
					Krakau						11 Heller			
					Czechowitz, Prerau						10 Heller			
					Hotzendorf, Krasna, Kunowitz-Louczka, Leipnik, Mähr.-Weißkirchen, Wall.-Meseritsch, Wernsdorf						8 Heller			
					Pohl						7 Heller			
					Branek, Frankstadt a. R., Radwanitz-Prossenitz, Zabierzow						6 Heller			
					Krzeszowice, Troppau (K.F.N.B.), Zauchtel						2 Heller			

1	2	3	4	5			6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 13.969 05	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinkohle	Domsgrube	Bezmirau, Bielitz, Bernhardsthal (Ausweiche), Blatze, Boniowitz, Čelčitz, Dobrotitz, Floridsdorf, Granica, Groß-Kuntschitz, Grügau, Loukow, Lowieschitz, Lultsch, Mierowitz a. d. H., Myslowitz, Niemtschitz, Pivin, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Rajnochowitz, Rothenseehof, Saybusch-Żywiec, Strzebowitz, Szczakowa, Voitelsbrunn, Wežek-Bochor, Wien (Donauuferbahnhof), Wien (Nordbahnhof), Wildendürnbach		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen und der rücksichtlich des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes bestehenden besonderen Tarifbestimmungen	vom 1. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Tarif, Teil II, des Galizischen Kohlenverkehres nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 1. Jänner 1905	Verschieden	Verschieden	pro 1000 kg: 20 Heller	im Kartierungswege		Die Ermäßigung wird von der Lokalbahn Pila-(Bolęcin-)Jaworzno allein getragen
					Oppahof-Stettin, Roketnitz							19 Heller			
					Postoupek, Střebetitz							18 Heller			
					Branowitz, Feldsberg, Hlinsko u. H., Kadolz-Mailberg, Kremsier, Krzenowitz, Laa (K.F.N.B.), Nezamislitz, Oberweiden, Ober Gerspitz, Pernhofen-Wulzeshofen, Proßnitz, Rohrbach i. M., Wrbatek, Zahlenitz							17 Heller			
					Angern, Bedihošt, Bisenz-Pisek, Bratelsbrunn, Brünn (K.F.N.B.), Dielhau, Dittmannsdorf, Drösing, Eywanowitz, Gänserndorf, Göding, Hohenau, Holubitz, Hullein, Kojetein, Luschitz, Mähr.-Neudorf, Mödritz, Napagedl, Neusiedl-Dürnholz, Nikolsburg, Otrokowitz, Raigern, Rohatetz, Sokolnitz, Sternberg, Vschetul, Zellerndorf							16 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1434 V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 32.145/05	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Holz der Pos. H—17 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Sazau-Buda	Smichow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	45 Heller	43 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
1435 V.-B. Nr. 87 v. 29./VII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 30.724/05		Bruchsteine und Schotter der Pos. S—51 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Hof in Mähren		Aufgabe als Frachtgut. Verladung in Vollbahnwagen, welche jedoch nur nach Tunlichkeit beigestellt werden. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		Im Falle Vollbahnwagen nicht beigestellt werden können und der Transport mit Schmalspurbahnwagen erfolgt, kann auf die Anwendung der zugestandenen Frachtsätze kein Anspruch erhoben werden
					Olmütz (St.B.)				33	23	10			
					Jägerndorf				35	30	5			
					Troppau (St.B.)				39	34	5			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 88. **Wien, 1. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 18. Juli 1905,*) betreffend die Beschaffung der Geldmittel zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Behufs Beschaffung der Geldmittel zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges wird die Regierung ermächtigt, die der Kremstalbahn-Gesellschaft auf Grund des Pachtvertrages vom 28. Oktober 1902 zu bezahlende Pachtrente um jenen Betrag zu erhöhen, welcher zu der vier Prozent nicht überschreitenden Verzinsung und zur planmäßigen Tilgung eines Prioritäts- oder Hypothekaranlehens im Nominalbetrage von K 5,100.000 erforderlich ist.

Artikel II.

Die Regierung wird weiter ermächtigt, falls ihr dies im Interesse des Staatsschatzes gelegen erscheint, an Stelle der im Artikel I vorgesehenen Erhöhung der Pachtrente behufs der Geldbeschaffung für die Umgestaltung der Kremstalbahn die Verzinsung und planmäßige Tilgung des im Artikel I bezeichneten Prioritäts- oder Hypothekaranlehens zur Selbstzahlung zu übernehmen oder Obligationen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente im Nominalbetrage von höchstens K 5,100.000 auszugeben.

Falls die Regierung von dieser letzteren Ermächtigung Gebrauch macht, sind Obligationen im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Artikel III.

Die Regierung wird ferner ermächtigt, das staatliche Einlösungsrecht bezüglich der Linien der Kremstalbahn-Gesellschaft in Gemäßheit der Bestimmungen der Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 7. November 1902, R.-G.-Bl. Nr. 210, zu dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte auszuüben.

Artikel IV.

Für die eventuelle Ausgabe und bücherliche Eintragung des im Artikel I und II bezeichneten Prioritäts- oder Hypothekaranlehens, dann für alle aus diesem Anlasse zu errichtenden Akte und Urkunden, einschließlich der Pfandbestellungsurkunde, wird die Gebühren- und Stempelbefreiung, wie auch bezüglich der Coupons dieses Anlehens die Befreiung von den Couponstempelgebühren gewährt.

---

*) Enthalten in dem am 29. Juli 1905 ausgegebenen XLVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 121.

Ebenso wird für alle zum Zwecke der Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und zum Zwecke der damit verbundenen Grundeinlösungen und Grundabtretungen, sowie zum Zwecke der eventuellen Einlösung der Linien der Kremstalbahn-Gesellschaft erforderlichen Verträge, Ausfertigungen, Eingaben und Urkunden die Befreiung von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren, insbesondere auch von der Übertragungsgebühr, gewährt.

Artikel V.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 18. Juli 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Kosel** m. p. **Wrba** m. p.

Gesetz vom 18. Juli 1905,*) betreffend die Erhöhung der Staatsgarantie für die Lokalbahn Trient-Malè.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, den im Artikel III des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, festgesetzten Maximalbetrag der Staatsgarantie für die Lokalbahn von Trient über S. Michele und Cles nach Malè auf den Betrag des Erfordernisses für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden Anlehens von jenem Nominalbetrage zu erhöhen, welcher zur Beschaffung der Summe von K 5,190.000 in barem notwendig ist.

Artikel II.

Die im Artikel I bezeichnete Erhöhung der Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, daß die Summe der vom Lande Tirol aus Landesmitteln und von den Interessenten zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I genannten Bahnlinie zu leistenden Beiträge mindestens den Betrag von K 1,500.000 erreicht.

Artikel III.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 18. Juli 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Kosel** m. p. **Wrba** m. p.

Gesetz vom 18. Juli 1905,**) betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Krems nach Grein.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Krems der Staatsbahnlinie Absdorf—Krems über Stein, Dürnstein, Weißenkirchen, Spitz, Schwallenbach, Aggsbach, Emmersdorf, Klein-Pöchlarn, Marbach, Persenbeug und Sarmingstein bis zur Station Grein der Lokalbahn Mauthausen-Grein durch Konzessionserteilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Erteilung der Konzession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für die obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 15,300.000 in barem erforderlich ist, so zwar, daß, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

---

*) Enthalten in dem am 29. Juli 1905 ausgegebenen XLVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 122.
**) Enthalten in dem am 29. Juli 1905 ausgegebenen XLVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 123.

Artikel III.

Für den Fall der Übernahme und Durchführung der Konzession zum Baue und Betriebe der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn durch die Aktiengesellschaft der anschließenden, gleichfalls die Staatsgarantie genießenden Lokalbahn Mauthausen-Grein kann seitens der Regierung für das einheitliche Bahnunternehmen ein jährlicher Gesamtreinertrag garantiert werden, welcher der Summe der für jede einzelne der zu dem einheitlichen Bahnunternehmen vereinigten Bahnlinien staatlich gewährleisteten Reinerträgnisse entspricht.

In bezug auf die im Sinne der vorstehenden Bestimmung gebildete einheitliche Unternehmung sind, und zwar insbesondere bei der Ausgabe von Aktien und Obligationen, sowie bei sonstigen Rechtsgeschäften, welche in diesem Falle vorgenommen werden müssen, die in den Artikeln IV und V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen finanziellen Begünstigungen sinngemäß anzuwenden. Die in lit. d) des letztgenannten Artikels festgesetzte Steuer- und Gebührenbefreiung kommt der gedachten Unternehmung in dem Umfange zu, in welchem dieselbe für jede einzelne der vereinigten Bahnlinien konzessionsgemäß zugestanden worden ist. Hierbei ist das Gesamtreinerträgnis der Aktiengesellschaft unter Anwendung eines bei der Konzessionserteilung zu vereinbarenden Teilungsschlüssels auf die einzelnen Linien aufzuteilen.

Artikel IV.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, daß von den Erzherzogtümern Österreich ob der Enns und Österreich unter der Enns, sowie von den Interessenten zusammen ein Beitrag von mindestens K 2,100.000 in barem zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie geleistet wird.

Die im vorstehenden behandelte Beitragsleistung kann in Stammaktien der die Ausführung der genannten Eisenbahn übernehmenden Aktiengesellschaft refundiert werden, wobei für diese zum vollen Nennwerte zu berechnenden Titres Interkalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Konzessionserteilung für die im Artikel I bezeichnete Lokalbahn hat erst in jenem Zeitpunkte stattzufinden, in welchem nach dem Ermessen der Staatsverwaltung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapitale ausreichend gesichert und die Zeichnung der sämtlichen von den Interessenten zu übernehmenden Aktien, sowie die Einzahlung der auf diese Aktien in barem zu leistenden Beträge unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten erfolgt sein wird.

Artikel V.

Bei der Ausführung des Artikels II haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbstalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, daß die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel VI.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muß längstens binnen drei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, ausgeführt und muß die fertige Bahn bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Konzessionär nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Artikel VII.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflußnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewertung der gegen Übernahme von Stammaktien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit den Interessenten und, falls ein Einvernehmen nicht erreicht werden sollte, durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel VIII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung des Konzessionärs geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlaß dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch den Konzessionär zu vergüten sein.

Hierbei bleibt der die Betriebsführung auf der konzessionierten Bahn übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung, insolange die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Artikel IX.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 18. Juli 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Kosel** m. p. **Wrba** m. p.

Gesetz vom 18. Juli 1905,*) betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für mehrere Lokalbahnen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Zum Zwecke der Sicherstellung der normalspurigen Lokalbahnen:

1. von Wien (Hauptzollamt) über Hainburg bis zur Landesgrenze in der Richtung gegen Preßburg;
2. von der Station Freiland-Türnitz der Staatsbahnlinie St. Pölten—Kernhof nach Türnitz;
3. von der Station Retz der Österreichischen Nordwestbahn nach Drosendorf;
4. von der Station Libochowitz der Lokalbahn Laun-Libochowitz zur Station Jenschowitz der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft;
5. von der Station Kanitz-Eibenschitz der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Oslawan;
6. von der Station Tarnów der Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg nach Szczucin,

sowie der schmalspurigen Lokalbahn

7. von der Station Agonitz der Steyrtalbahn bis zum Anschlusse an die Pyhrnbahn in der Station Klaus-Steyrling

wird die Regierung ermächtigt, Stammaktien der diese Lokalbahnen zur Ausführung bringenden Aktiengesellschaften in den folgenden Maximalbeträgen zu übernehmen, und zwar:

Wien-Landesgrenze gegen Preßburg	K 600.000
Freiland-Türnitz—Türnitz	„ 180.000
Retz-Drosendorf	„ 500.000
Libochowitz-Jenschowitz	„ 520.000
Kanitz-Eibenschitz—Oslawan	„ 200.000
Tarnów-Szczucin	„ 900.000
Agonitz—Klaus-Steyrling	„ 780.000

Artikel II.

Die Festsetzung der näheren Modalitäten für die Zuwendung der im Artikel I angeführten Kapitalsbeiträge an die genannten Aktiengesellschaften bleibt der Regierung vorbehalten; die Einzahlungen auf diese vom Staate zu übernehmenden Kapitalsbeiträge haben nicht vor Ablauf des Jahres 1905 gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen.

Artikel III.

Die Regierung wird ermächtigt, nebst dem zufolge Artikel VIII des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, für die schmalspurige Lokalbahn von Przeworsk nach Bachórz bewilligten Kapitalsbeitrage von K 834.000 weiters Stammaktien der für diese Bahn zu bildenden Aktiengesellschaft in dem Maximalbetrage von K 318.000 unter den im Artikel IX des bezogenen Gesetzes festgesetzten Modalitäten zu übernehmen; die Einzahlung auf diese Aktien kann gegen ungestempelte Empfangsbestätigung erfolgen.

Artikel IV.

Zur Bedeckung der in den Artikeln I und III bezeichneten Kapitalsbeiträge sind im Sinne der Bestimmungen des Artikels VIII des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, in erster Linie die zufolge Postnummer 11 des mit dem bezogenen Gesetze genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes bewilligten Kredite zu verwenden.

Insoweit aber die genannten Kredite unter Berücksichtigung der bereits gesetzlich oder im administrativen Wege bewilligten Subventionen für Lokalbahnen hierfür nicht ausreichen, wird die Regierung ermächtigt, Obligationen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente oder Obligationen der mit dem Gesetze vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, geschaffenen Investitionsschuld in jenem Betrage auszugeben, welcher zur Beschaffung des hiernach erübrigenden Restbetrages in barem erforderlich ist.

Artikel V.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 18. Juli 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Kosel** m. p. **Wrba** m. p.

---

*) Enthalten in dem am 29. Juli 1905 ausgegebenen XLVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 124.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 18. Juli 1905,*) betreffend die Fristerstreckung für die Bauvollendung und Inbetriebsetzung einer elektrischen Kleinbahnlinie im Stadtgebiete von Triest, und zwar von der Piazza Goldoni gegen San Sabba und zurück auf der Istrianer Reichsstraße.

Die im § 2 der Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 13. Juni 1903, R.-G.-Bl. Nr. 131, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung einer normalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Stadtgebiete von Triest, und zwar von der Piazza Goldoni über Chiarbola Superiore und Servola gegen San Sabba und zurück auf der Istrianer Reichsstraße bis zum Anschlusse an die Anfangsstrecke wurde bis zum 13. Juni 1907 erstreckt.

Wrba m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. Juli 1905, Z. 35.114, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

I. Deutschland.

Mit Schreiben vom 11. Juli 1905 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die am 1. Juni 1905 erfolgte Eröffnung der von der Böhmischen Nordbahn betriebenen Strecke Reichsgrenze—Sebnitz (vgl. die h. a. Kundmachung vom 15. Juli 1905, Z. 32.308, enthalten im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 86 vom 27. Juli 1905) folgende Änderung der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, unter „Deutschland B II“ erforderlich mache:

An Stelle der Ziffer 103 ist zu setzen:

Die von der Böhmischen Nordbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

103. bei Ebersbach bis Ebersbach.

103. a) bei Sebnitz bis Sebnitz.

II. Niederlande.

Unterm 12. Juli 1905 ist dem Zentralamte seitens des Ministeriums für Wasserbau, Handel und Gewerbe im Haag die Mitteilung zugegangen, daß die Teilstrecken Assen—Stadskanaal und Hardenberg—Coevorden der Nordost-Lokalbahn am 15. Juni, resp. am 1. Juli 1905 eröffnet worden sind.

Diese Strecken, welche von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen betrieben werden, sind dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden. Eine Änderung der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Übereinkommen Anwendung findet, ist nicht erforderlich, da in derselben (Niederlande, A, Nr. 1) das gesamte Netz der Betriebsgesellschaft bereits aufgenommen erscheint. Der Eintritt der beiden neuen Strecken in den internationalen Transportdienst fällt mit dem Tage ihrer Eröffnung zusammen.

Das genannte Zentralamt hat von den vorstehenden Mitteilungen den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 19. Juli 1905 Kenntnis gegeben.

*) Enthalten in dem am 29. Juli 1905 ausgegebenen XLVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 119.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Wegerecht. Eisenbahnzufahrtsstraßen. Ministerium des Innern als Berufungsinstanz. Gegen Entscheidungen der Staatsbehörden, welche nach „Einvernehmung“ autonomer Behörden zu erfolgen haben, ist der Instanzenzug nicht beschränkt. (Böhmen.)

Die Statthalterei in Prag hat, da bei der Verhandlung, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstraße zur Station Trpist der Lokalbahn Neuhof-Weseritz zwar die Notwendigkeit dieser Zufahrtsstraße nicht bestritten wurde, eine Einigung über die Richtung und Länge der Straße aber nicht zustande kam, mit dem Erlasse vom 20. November 1900, Z. 191.540, nach Einvernehmung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen im Sinne des § 5, Gesetz vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, entschieden, daß die fragliche Zufahrtsstraße in der Richtung gegen die Waldparzelle Katastralzahl 1022 in der projektierten Länge von 250 m zu errichten sei, gegen welche Entscheidung der Rekurs an das Ministerium des Innern offen gehalten wurde. Dieses Ministerium hat sodann über den von der Gemeinde Trpist gemeinschaftlich mit dem Gutsbesitzer Wilhelm Ritter v. K. eingebrachten Rekurs mit der Entscheidung vom 19. Juli 1902, Z. 19.458, im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium die Entscheidung der Statthalterei dahin abgeändert, daß als Zufahrtsstraße jenes Wegstück, welches von der Station Trpist zu dem Wege Katastralzahl 1022 und außerdem jener Teil des Weges Katastralzahl 1022, welcher bis zur Bezirksstraße Mies—Kscheutz—Trpist führt, auszubauen sei. Gegen diese ministerielle Entscheidung richtet sich die vorliegende Beschwerde, in welcher die Behebung der angefochtenen Entscheidung aus dem Grunde der Inkompetenz der Ministerien begehrt wird, weil die im Einvernehmen mit dem Landesausschusse gefällte Entscheidung der Statthalterei nach dem Gesetze

eine endgültige war und einem weiteren Rekurszuge an die ministerielle Instanz nicht mehr unterlag.

Der Verwaltungsgerichtshof konnte die Auffassung der Beschwerde nicht teilen. Nach § 5, Gesetz vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. für Böhmen Nr. 38, betreffend die Herstellung und Erhaltung von Eisenbahnzufahrtsstraßen, hat, sofern eine Einigung der Interessenten in diesen Beziehungen nicht zustande kommt, über die Notwendigkeit, die Richtung und die Länge der Eisenbahnzufahrtsstraße die Statthalterei „nach Einvernehmung des Landesausschusses“ zu entscheiden. Das Gesetz fordert daher zu der betreffenden von der Statthalterei zu fällenden Entscheidung keineswegs die Zustimmung des Landesausschusses, sondern nur die Einvernehmung desselben, d. i. die Anhörung des Landesausschusses um dessen Meinung im Gegenstande, und die Statthalterei kann demnach auch eine Entscheidung fällen, mit welcher der Landesausschuß nicht einverstanden war. Die Statthalterei könnte daher allerdings in einer Angelegenheit solcher Art nicht ohne vorherige Anhörung des Landesausschusses entscheiden und wenn sie dies täte, würde sie ein wesentliches Moment des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens außer acht lassen. Dagegen aber stellt sich die zu treffende Entscheidung der Behörde keineswegs als eine solche dar, welche mit der Zustimmung des Landesausschusses zustande kommt und nur mit dieser Zustimmung zustande kommen kann, welche also sowohl in der Entscheidungsgewalt der Statthalterei als auch in jener des Landesausschusses fußt, sie ist vielmehr, ungeachtet der vorher zu pflegenden Einvernahme des Landesausschusses, lediglich eine Entscheidung der Statthalterei und unterliegt, da ein solcher Rechtsmittelzug von dem Gesetze nicht ausgeschlossen wird, dem in den bestehenden Vorschriften gegründeten allgemeinen Rechtsmittelzuge, wonach also allerdings gegenüber der hier in Frage stehenden Entscheidung der Statthalterei vom 20. November 1900, Z. 191.540, der Rekurs an die ministerielle Instanz offen stand (§ 6 des Anhanges zu den Allerhöchsten Bestimmungen über die Einrichtung und Amtswirksamkeit der Statthaltereien, Ministerialverordnung vom 19. Jänner 1853, R.-G.-Bl. Nr. 10) und die Ministerialinstanz befugt war, über den an sie gelangten Rekurs mit einer Entscheidung in der Sache vorzugehen.

(Erkenntnis vom 13. Juni 1903, Z. 6712, Budw. Nr. 1872/A.)

Verschiedene Mitteilungen.

Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 23. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Obmann-Stellvertreters des Verwaltungsrates Dr. Karl Ritter v. Feistmantel und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Rudolf Grafen Chorinsky die diesjährige (33.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 9 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 4180 Aktien mit 166 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrug im Jahre 1904 der Gewinn K 10.207·41 (gegen K 1284·08 im Jahre 1903), so daß sich der Verlustvortrag von K 588.867·04 auf K 578.659·63 erniedrigt hat. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden von der Generalversammlung genehmigt. Sodann wurde beschlossen, die Anzahl der Verwaltungsratsmitglieder von 6 auf 7 zu erhöhen. Bei den folgenden Wahlen wurden Leo Janssen in den Verwaltungsrat neu- und Louis Caspers, sowie Dr. Karl Ritter v. Feistmantel wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Ferdinand Baron Baeyens zum Präsidenten und Dr. Karl Ritter v. Feistmantel zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 28.797.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CVI. Stückes.) Das am 26. Juli 1905 herausgegebene CVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1996: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 19. Juli 1905, Z. 22.041, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 25. Juni d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, daß

der General-Inspektor und Direktionsleiter der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Regierungsrat Otto Müller in Wien den kgl. serbischen St. Sava-Orden zweiter Klasse;

der Staatsbahndirektor-Stellvertreter Regierungsrat Doktor Rudolf Schmitz in Wien das Offizierskreuz des kgl. rumänischen Ordens „Krone von Rumänien“;

der Verwaltungsrat der Orientalischen Eisenbahnen und Generalrat der Anglo-österreichischen Bank Karl Morawitz in Wien das Offizierskreuz des französischen Ordens der Ehrenlegion;

der Inspektor der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Ludwig Keylwert in Brünn das Ritterkreuz zweiter Klasse des kgl. sächsischen Albrecht-Ordens;

der Oberingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Franz Czerny in Mährisch-Ostrau den kgl. preußischen Kronen-Orden vierter Klasse;

der Verkehrskontrollor der Orientalischen Eisenbahnen in Philippopel Isaak Goldstein den kaiserl. ottomanischen Medjidié-Orden dritter Klasse, den fürstl. bulgarischen nationalen Zivil-Verdienst-Orden vierter Klasse und die kaiserl. russische Goldene Verdienst-Medaille am Bande des St. Stanislaus-Ordens;

der Revident der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Josef Hloušek in Brünn das kgl. sächsische Albrechts-Kreuz annehmen und tragen dürfen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 22. Juli 1905 in Anerkennung verdienstvoller Leistungen beim Baue des Karawankentunnels allergnädigst zu verleihen geruht:

den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen Felix Gamillscheg und Wilfried Dürr das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens,

dem Oberingenieur der Firma Groß & Comp. Franz Holenia das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone;

dem Ingenieur der Firma Siemens & Halske Theodor Hauber das Goldene Verdienstkreuz und

den Tunnelaufsehern Johann Scalzeri und Johann Wallner das Silberne Verdienstkreuz mit der Krone.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 17. Juli 1905 den Bau-Oberkommissären der Direktion für den Bau der Wasserstraßen im Handelsministerium Emil Grohmann und Johann Czerwiński taxfrei den Titel und Charakter eines Baurates allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1,

Aufnahme der Station Dortmund Hafen in den Ausnahmetarif 6 (Eier).

Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, ist auf Seite 68 und 69 des vom 1. November 1901 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, für den obbezeichneten Verkehr die Station Dortmund Hafen im Ausnahmetarif 6 mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

Nach	Von	a	b	
			10.000 kg	
		5000 kg	I. Im allgemeinen	II. Für Sendungen von Slawuta, bezw. Smerinka und darüber
		Pfennig für 100 kg		
Dortmund Hafen	Bełzec transit	808	689	.
	Brody (Bhf.) transit	831	709	662
	Husiatyn transit	922	777	.
	Nadbrzezie Ldgspl. transit	761	649	.
	Nowosielitza (Bhf.) transit	916	772	.
	Podwołoczyska (Bhf.) transit und Tarnopol transit	867	738	679
	Skala transit	939	792	.
	Sokal transit	809	691	.
	Iwanie puste transit	957	813	.

Ferner ist im Kilometerzeiger des obgenannten Tarifes auf Seite 138 in der Schnitt-Tafel I b die Station Dortmund Hafen, als zum Verwaltungsbezirk Essen gehörig, mit der Entfernung von 956 km nachzutragen.

Wien, am 26. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.319/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1070]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausdehnung der im Ausnahmetarife für mineralische Kohle etc., Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898, bestehenden Frachtsätze nach der Station Schimitz auf Sendungen nach der Betriebsstelle Czernowitz bei Brünn transit.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für mineralische Kohle, Kokes und Briketts in ganzen Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die von den Versandstationen in dem obenbezeichneten Tarife bestehenden Frachtsätze nach der Station Schimitz auch im Verkehre von den gleichen Versandstationen nach der Betriebsstelle Czernowitz bei Brünn transit im Kartierungswege zur Anwendung.

Wien, am 26. Juli 1905.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1071]

Süddeutsch - Ungarisch - Serbisch - Bulgarisch-Orientalisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Aufhebung von Fahrpreisen.

Ab 1. Oktober 1905 gelangen die Fahrpreise von Budapest nach Baden-Baden, Bad Reichenhall, Heidelberg, Karlsruhe, Straßburg i. Els. und Stuttgart (Hauptbhf.) zur Aufhebung.

Wien, am 27. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.116/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1072]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den Französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. April 1902.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 16. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die

Beförderung von Petroleum, raffiniert, und Schmieröle, mineralische, in Fässern oder in Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen, folgende Frachtsätze berechnet:

Bei Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen

Von	Nach	Franken für 1000 kg
Kolin (St.E.G. und Ö.N.W.B.) Kralup (B.E.B.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)	Bar-le-Duc	48·45
	Belfort	35·55
	Chalons s. M.	49·60
	Chaumont	45·95
	Epinal	43·95
	Lunéville	45·45
	Lure	38·10
	Nancy	45·95
	Pantin	51·—
	Paris-La Villette-Douane	51·—
	Port s. Saône	41·45
	Rambervillers	44·85
	Reims	50·75
	Remiremont	43·85
	St. Dié	45·15
	Toul	46·55
	Troyes	48·80
	Vesoul	40·50
	Vitry la François	48·95

Das Abladen hat durch den Empfänger stattzufinden.

Für die Beförderung in Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen finden die im Tarif-Teil V des Österreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1890 enthaltenen Vorschriften für den Transport von Wein, Spiritus etc. in Reservoir- und Zisternenwagen Anwendung.

Wien, am 26. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.325/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1073]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Freudenthal.

Auf Grund des § 68 (1) und (3) des Eisenbahn-Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder wird mit 1. August 1905 in der Station Freudenthal der k. k. österr. Staatsbahnen ein Rollfuhrdienst eingerichtet.

Mit der Besorgung dieses Rollfuhrdienstes wurde Herr Viktor Werner betraut, dessen Geschäftslokal sich in Freudenthal befindet.

Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den im nachstehenden Tarife bezifferten Gebühren:

a) Die Abstreifung der in der Station Freudenthal zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes.

Die von der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern bahnseitig nicht avisiert; die Frachtbriefe über diese Güter werden nebst den etwaigen Beilagen den Empfängern durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt, wobei von den Empfängern die auf dem Gute aushaftenden Fracht- und sonstigen Beträge zu bezahlen sind und der Empfang durch Beisetzung des Tages und der Stunde, sowie der Unterschrift auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bescheinigen ist.

Bei Annahme von Münzen und Noten der Kronenwährung für in den Frachtbriefen in fremden Währungen eingestellten Beträge werden von der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungskurse wie bei den Frachtenkassen der Station Freudenthal angewendet.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder den Geschäftsräumen der Parteien innerhalb des im Tarife bezeichneten Rollgebietes nach der Station Freudenthal zur Veranlassung der Aufgabe.

Von der Ab-, bezw. Zustreifung durch die Rollfuhrunternehmung sind ausgeschlossen:

1. Bahnlagernd gestellte Eil- und Frachtgüter.
2. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressiert sind, die bei der betreffenden Empfangsstation unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift schriftlich angezeigt haben, daß sie ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen. (§ 68 [5] Betr.-Regl.)
3. Lebensmittel, wie Milch, Eier u. dgl., welche als Eilgut täglich oder in regelmäßig wiederkehrenden kürzeren Zeiträumen für bestimmte Adressaten anlangen und von denselben ohne vorherige Avisierung abgeholt werden.
4. Alle Güter in Wagenladungsmengen.
5. Eil- und Frachtgüter, welche vor deren Bezug einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.
6. Leichen.
7. Explosive Gegenstände.
8. Unverpackte lebende Tiere.
9. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen, Kunstgegenstände und Antiquitäten.
10. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschließlich Fässer mit kreisrunden Böden) oder länger als 7 m sind.
11. Beschädigte oder unvollständig angelangte Sendungen.

Tarif.

Von und nach	Nach und von	Für Eil- und Stückgüter bis 50 kg	für je weitere 50 kg
		in Heller	
der Station Freudenthal der k. k. Staatsbahnen	Stadt Freudenthal	25	10

Obige Gebühren gelten für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Lokale, Magazine etc. der Empfänger oder umgekehrt für die Zustreifung von den ebenerdigen Lokalen, Magazinen etc. der Absender zum Bahnhofe.

Über Verlangen der Parteien werden die abgestreiften, bezw. die zuzustreifenden Güter, insofern die einzelnen Kolli höchstens 50 kg wiegen und von einem Manne getragen werden können, in den Keller oder aus

demselben, bezw. in ein höheres oder aus einem höheren Stockwerke gegen Entrichtung einer Gebühr von 10 Heller für je angefangene 50 kg der zu einem Frachtbriefe gehörigen Güter (ohne Rücksicht auf die Kollianzahl) getragen.

Das Abtragen der Frachtstücke geschieht auf eigene Gefahr und Verantwortlichkeit der Rollfuhrunternehmung, welche für allen hierbei entstandenen Schaden allein aufzukommen hat.

Werden über Verlangen des Absenders von der Rollfuhrunternehmung Zoll- und Steuerpapiere, sowie statistische Anmeldescheine, ferner Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplikate ausgefüllt (ausgefertigt), so kann die Rollfuhrunternehmung hierfür eine Gebühr von 10 Heller pro Stück aufrechnen, jedoch ist die Rollfuhrunternehmung in einem solchen Falle als Beauftragte des Absenders anzusehen und bleibt die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung der Dokumente ausgeschlossen.

Für die Blankette selbst sind hierbei von der Rollfuhrunternehmung jene Gebühren zu berechnen, welche für dieselben im Einzelverkaufe von den Güterabfertigungsstellen erhoben werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, ein Exemplar dieser Kundmachung stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden über die Rollfuhrunternehmung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz einzubringen.

Olmütz, im Juli 1905. St.-B.-D.-Z. 10.573-6/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1074]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Änderung eines Stationsnamens.

Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Teplitz (Settenz)—Reichenberg gelegenen Station Rosenthal-Johannesthal wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 auf „Oberrosenthal-Johannesthal“ abgeändert.

Teplitz, am 27. Juli 1905.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1075]

Internationaler Rundreiseverkehr mit Frankreich.

Einführung von Sommer-Rückfahrkarten zwischen Innsbruck und Paris.

Ab 15. August 1905 gelangen in der Zeit vom 1. April bis 15. Oktober eines jeden Jahres von Innsbruck nach Paris und umgekehrt für alle Züge gültige Sommer-Rückfahrkarten mit 60tägiger Gültigkeitsdauer über

Arlberg— Basel / oder Hüningen —Belfort
oder
Arlberg—Triberg—Avricourt
oder
Kufstein—München—Ulm—Avricourt

zum Preise von Frcs. 177·55 in I. Klasse und von Frcs. 123·30 in II. Klasse zur Einführung.

Wien, am 27. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.165/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1076]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung von Frachtsätzen für Glas und Hohlglaswaren des Ausnahmetarifes 10 A von Reitendorf.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Glas- und Hohlglaswaren des Ausnahmetarifes 10 A von Reitendorf folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von \ Nach	Eigentumsbahn	Aussig-Landungsplatz		Schönpriesen-Umschlag		Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Schleppbahngebühr für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai	
		Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Frachtzahlung für mindestens							Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens	
		5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg		5000 kg	10.000 kg
		für den Wagen und Frachtbrief							für den Wagen und Frachtbrief	
		für 100 Kilogramm in Pfennig								
Reitendorf . .	k.k.St.B.	181	135	176	130	181	135	10*)	221	171**)

*) Für Aussig-Landungsplatz beträgt die Schleppbahngebühr 9·5 Pfg. für 100 kg.

**) Für Hohlglaswaren ermäßigt sich dieser Frachtsatz um 7 Pfg. für 100 kg. Im Verkehre nach Dresden-Elbkai finden die Frachtsätze für Hohlglaswaren nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind.

Wien, am 29. Juli 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1077]

Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg.

Eliminierung der Station Burdujeni aus dem Tarife.

Mit Gültigkeit vom 11. September 1905 treten die im Tarife, Teil II, gültig vom 1. März 1904, für die Station Burdujeni enthaltenen Frachtsätze ohne Ersatz außer Kraft.

Demnach ist im genannten Tarifhefte mit dem angegebenen Zeitpunkte die Station Burdujeni samt den zugehörigen Frachtsätzen zu streichen.

Wien, am 28. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.220/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1078]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Eliminierung der Station Burdujeni aus dem Tarife.

Mit Gültigkeit vom 11. September 1905 treten die im Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, gültig vom 1. März 1904, für die Station Burdujeni enthaltenen Frachtsätze ohne Ersatz außer Kraft.

Demnach ist in den genannten Tarifheften mit dem angegebenen Zeitpunkte die Station Burdujeni samt den zugehörigen Frachtsätzen zu streichen.

Wien, am 28. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.220/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1079]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 8, vom 1. April 1904.

Berichtigung eines Druckfehlers.

In Nummer 83 dieses Blattes vom 20. Juli 1905, Kundmachung Nr. [1012], hat es im Kopfe der Tabelle unter „Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen" statt „Hauersdorf" richtig zu heißen „Hannersdorf".

Wien, am 28. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.465/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1080]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen in Ergänzung der Abteilung I des Ausnahmetarifes Nr. 24 (Bord-, Pflaster- und Saumsteine) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von		nach	Mark pro 100 kg
Von	Andorf	nach Rosenheim	0·53
„	Mauthausen	„ „	0·74
„	Schärding	„ „	0·48
„	Taufkirchen	„ „	0·53
„	Wernstein	„ „	0·58

Wien, am 28. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.498/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. I./VIII. 1905. [1081]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Weiterbeförderung von Sendungen ab Bord Alexandrien bis Kairo (Station).

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd hat ein Zirkular erlassen, wonach dieselbe unter bestimmten Bedingungen die Weiterbeförderung der mit ihren Dampfern verfrachteten Güter ab Bord Alexandrien bis Kairo (Station) zu fixen Gebühren übernimmt, wenn vor der Verschiffung der betreffenden Sendungen in Triest ein diesbezüglicher Antrag beim Österreichischen Lloyd gestellt worden ist.

Nähere einschlägige Auskünfte erteilt die kommerzielle Direktion des Österreichischen Lloyd in Triest und die General-Agentur dieser Gesellschaft in Wien.

Wien, am 1. August 1905. S.B. Z. 8745-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1082]

Sächsisch - Österreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 5.

I. Einführung neuer, sowie geänderter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen im Tarife, Teil II, Heft 5, des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze für Holz der Abteilungen a, bezw. b, c und d zur Einführung:

1. Station der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen.

Nach	Von Hořic, Abteilung c, Für 100 kg in Pfennig
Langenhennersdorf	81
Mügeln b. Pirna	80
Pirna	79

2. Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Nach	Von					
	Schluckenau		Schönau		Schönlinde	
	Abteilung					
	a u. b	c u. d	a u. b	c u. d	a u. b	c u. d
	Für 100 kg in Pfennig					
Dresden-Neustadt	.	.	50	41	.	.
Königstein	38 ○	35 ○	.	.	41 ○	.
Kohlmühle	35 ○	33 ○	.	.	38 ○	.
Pirna	.	.	42	38	.	.
Schandau	37 ○	34 ○	.	.	40 ○	.
Sebnitz	32 ○	30 ○	30	28	35 ○	.
Wendischfähre	37 ○	34 ○	35	32	40 ○	.

○ Geänderte Frachtsätze.

3. Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Von Unhoscht nach Grünhainichen . . . . c 63 Pfg. für 100 kg

4. Stationen der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn.

Nach	Von	
	Chrast	Deutschbrod
	Abteilung	
	c u. d	c u. d
	Für 100 kg in Pfennig	
Remse	104	102

5. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Nach	Von									
	Battelau		Dobrawoda		Fußdorf		Gstatterboden		Ihlawka Katharinenbad	
	Abteilung									
	a	c	a	c	a	c	a	c	a	c
	Für 100 kg in Pfennig									
Bautzen	103	.	100	.	102	.	137	.	.	.
Berthelsdorf i. Erzg.	.	.	.	97	.	97	.	.	.	99
Bockau	.	.	.	97	.	101	.	116	.	98
Cranzahl	.	.	118	107	123	112	152	127	.	.
Dresden-Altstadt	.	.	.	.	.	.	147	.	.	.
„ -Elbkai (Altstadt)	.	.	.	.	.	.	149	.	.	.
„ -Elbkai (Neustadt)	.	.	.	.	.	.	149	.	.	.
„ -Friedrichstadt	.	.	.	.		.	149	.	.	.
„ -Neustadt	.	.	.	.	.	.	150	.	.	.
„ -König Albert-Hafen	.	.	.	.	.	.	149	.	.	.
Gröditz b. Riesa	.	.	.	.	.	102	.	.	.	104
Grünhain	131	107	127	105	132	109	.	.	131	106
Hohenstein-Ernstthal	.	.	129	.	129	.	163	.	.	.
Königstein	.	.	82	.	82	.	.	.	97	.
Kupferhammer-Grünthal	127	109	.	.	128	111	156	133	127	109
Löbau i. Sachsen	.	.	95	.	100	.	.	.	.	.
Mosel	.	.	.	103	.	107	.	122	.	104
Mügeln b. Pirna	.	.	.	.	.	.	143	116	107	88
Niederschlema	.	.	.	100	.	104	.	.	.	.
Niedersedlitz	.	.	93	.	93	.	144	.	108	.
Olbernhau	.	.	.	.	127	.	.	.	126	.
Poskau-Lengefeld	.	.	119	.	.	.	.	.	123	.
Potschappel	.	.	98	.	.	.	.	.	.	.
Radeberg	.	.	98	.	.	.	.	.	.	.
Reichenbach i. V. ob. Bbf.	.	.	119	.	124	.	.	.	121	.
Reifland	.	.	121	.	.	.	.	.	125	.
Remse	.	.	.	105	.	.	.	124	.	106
Seifhennersdorf	93	.	90	.	.	.	129	.	.	.
Stein-Hartenstein	.	.	.	101	.	105	.	120	.	102
Waldheim	.	.	123	186	.	.	168	136	135	108
Wendischfähre	.	.	.	.	.	80	.	.	.	.

Nach	Von																									
	Kladrub-Pořin		Leskowitz		Munderfing		Ober-Cerekve		Olbersdorf		Patzau		Pilgram		Podersam			Rudig			Stankau loko		Stankau transit		Wobratain-Cernowitz	
	Abteilung																									
	a	c	a	c	a	c	a	c	a	c	a	c	a	c	a	b	c	a	b	c	a	c	a	c	a	c
	Für 100 kg in Pfennig																									
Altenburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	97	96	79	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Annaberg i. Erzgeb.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	64	63	59	68	67	63	.	.	.	.	.	.
Antonsthal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	72	71	66	.	75	.	.	.	.	.	.	.
Aue i. Erzgeb.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	76	75	66	80	79	70	.	.	.	.	.	.
Bautzen	93	.	96	.	.	.	.	.	.	.	95	.	98	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	93	.
Berthelsdorf i. Erzgeb.	.	90	.	93	.	.	.	99	.	.	.	93	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	108	92
Bockau	.	91	.	94	.	.	.	98	.	.	.	92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	91
Breitenhof	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	76	75	66	80	79	70	.	.	.	.	.	.
Chemnitz-Altendorf	122	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	77	76	67	.	.	.	.	.	.	.	125	.
„ Hauptbhf.	121	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	76	75	66	.	.	.	.	.	.	.	124	.
„ -Kappel	122	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	77	76	67	.	.	.	.	.	.	.	125	.
„ Südbhf.	122	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	77	76	67	.	.	.	.	.	.	.	125	.
Cranzahl	109	101	114	104	.	.	.	.	.	.	112	102	116	106	61	60	57	65	64	61	95	84	92	83	112	102
Dresden-Altstadt	102	.	104	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	72	70	62	75	72	63	.	.	.	.	102	.
„ -Elbkai (Altstadt)	104	.	106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	74	72	63	77	74	64	.	.	.	.	104	.
„ „ (Neustadt)	104	.	106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	74	72	63	77	74	64	.	.	.	.	104	.
„ -Friedrichstadt	104	.	106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	74	72	63	77	74	64	.	.	.	.	104	.
„ -Neustadt	105	.	107	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	75	73	64	78	75	65	.	.	.	.	105	.
„ König Alberthafen	104	.	106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	74	72	63	77	74	64	.	.	.	.	104	.
Eibenstock unt. Bhf.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	80	79	71	87	86	75	.	.	.	.	.	.
Erdmannsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	73	72	64	77	76	68	.	.	.	.	.	.
Erlabrunn i. Erzgeb.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	77	76	67	.	80	.	.	.	.	.	.	.
Gröditz b. Riesa	.	96	.	98	.	.	.	104	.	.	.	98	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	97
Grünhain	118	99	123	102	.	.	129	106	.	.	121	100	125	103	.	.	.	.	.	.	103	81	100	80	121	.
Grünhainichen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	65	64	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Grünstädtel	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	69	68	63	73	72	67	.	.	.	.	120	96
Hainsberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	75	73	64	78	75	65	.	.	.	.	.	.
Hohenstein-Ernstthal	129	.	132	.	.	.	.	.	.	.	132	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	131	.
Königstein	88	.	.	.	.	.	86	.	.	.	.	.	.	.	58	56	53	61	58	54	.	.	.	.	88	.
Kupferhammer-Grünthal	114	101	119	104	.	.	.	.	.	.	117	102	121	107	65	64	60	.	.	.	.	.	.	.	117	102
Leubsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	66	65	61	70	69	65	.	.	.	.	.	.
Löbau i. Sachsen	88	.	91	.	.	.	.	.	.	.	.	.	93	.	.	.	.	.	.	.	90	.	88	.	88	.
Lugau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	87	86	76	.	.	.	.	.	.
Marienberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	57	56	55	.	60	.	.	.	.	.	.	.
Mittweida	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	81	80	70	.	84	.	.	.	.	.	.	.
Mosel	.	97	.	100	.	110*)	.	104	.	118	.	98	.	.	88	87	74	.	91	.	.	.	.	.	.	97
Mügeln b. Pirna	98	.	.	.	.	.	96	88	.	.	96	82	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	98	.
Niederschlema	.	94	.	97	.	.	.	.	.	.	.	95	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	95
Niedersedlitz	99	.	101	.	.	.	97	.	.	.	97	.	105	.	.	.	.	.	.	.	93	.	90	.	.	.
Olbernhau	113	.	118	.	.	.	.	.	.	.	116	.	.	.	64	63	60	.	67	64	.	.	.	.	116	.
Pirna Bahnhof	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	63	61	58	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Pockau-Lengefeld	110	.	115	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60	58	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Potschappel	104	.	106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	104	.
Radeberg	104	.	106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	104	.
Reichenbach i. V. ob. Bhf.	112	.	116	.	.	.	121	.	.	.	114	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	112	.
Reifland	112	.	117	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62	59	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Remse	.	99	.	102	.	.	.	106	.	.	.	100	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	99
Schwarzenberg Bhf.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	70	69	64	.	73	.	.	.	.	.	.	.
Seifhennersdorf	83	.	87	.	.	.	.	.	.	.	85	.	88	.	.	.	.	.	.	.	87	.	85	.	85	.
Stein-Hartenstein	.	95	.	98	.	.	.	102	.	.	.	96	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	95
Waldheim	125	100	128	102	.	.	127	108	.	.	.	.	.	.	85	84	72	.	86	.	.	.	.	.	128	101
Waltersdorf b. Buchholz i. Sachsen Bhf.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	65	64	60	.	68	.	.	.	.	.	.	.
Wolkenstein	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68	67	62	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zöblitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59	58	56	.	62	.	.	.	.	.	.	.

*) Nur gültig für Schleifholz (Prügel, Rundlinge bis höchstens 2·5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende).

II. Gleichzeitig wird mit sofortiger Gültigkeit der auf Seite 14 des Nachtrages II zum Tarife, Teil II, Heft 5, des obengenannten Eisenbahnverbandes aufgeführte Frachtsatz Gmünd—Kamenz von 121 Pfg. auf 116 Pfg. berichtigt.

Wien, am 26. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 13.496/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1083]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Verpackung für den Seetransport.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd hat ein Zirkular, betreffend „Winke über Verpackung für den Seetransport", hinausgegeben, welches für Exporteure wissenswerte Mitteilungen und Anleitungen enthält.

Dieses Zirkular wird als Beilage des mit Gültigkeit vom 1. September 1905 zur Ausgabe gelangenden Nachtrages I zum Tarife, Teil I, für den obenbezogenen Verkehr kostenfrei abgegeben werden.

Wien, am 1. August 1905. S.B. Z. 8745-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1084]

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von direkten Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für die frachtgutmäßige Beförderung der nachstehend angeführten Artikel ab Szczakowa bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

	Nach	Heller pro 100 kg
Zement	Gablonz a. N.	153
	Reichenau bei Gablonz .	145
Soda, rohe, kalzinierte (Sodaasche) und kristallisierte	Gablonz a. N.	251
	Reichenau bei Gablonz .	260
Soda, kaustische (Ätznatron, Laugenstein)	Gablonz a. N.	255
	Reichenau bei Gablonz .	263

Wien, am 29. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 8053/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1085]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung ermäßigter Frachtsätze im Verkehre mit Bielefeld-Ost.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten im Tarifheft 1 ermäßigte Frachtsätze des Klassentarifes und der Ausnahmetarife Nr. 6 (Getreide), 8 (Holz des Spezialtarifes II), 16 A und B (Pfeifenerde und Porzellanerde), 28 (Garne) und 36 (Obst, getrocknetes) für die Station Bielefeld-Ost (kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover) in Kraft, welche bei den am vorgenannten Tarifhefte beteiligten österreichischen Verwaltungen, sowie bei den kgl. Eisenbahn-Direktionen Hannover und Breslau in Erfahrung gebracht werden können.

Wien, am 26. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905. [1086]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Lokalbahnen vom 1. Jänner 1905. (I. Nachtrag.) Ab 1. Juli 1905 gelangte zum Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Jänner 1905 der I. Nachtrag zur Einführung.

Er enthält in der Hauptsache die bereits im Verfügungswege veröffentlichten Änderungen, ferner solche Änderungen, die sich nach vollständiger Eröffnung der Lokalbahnen Grafing Bhf.-Ebersberg-Wasserburg a. Inn Bhf.-Wasserburg a. Inn Stadt und Dombühl-Rothenburg o./T. — Steinach ergeben werden; insbesondere

I. Berichtigungen in den Sonderbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
II. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 c für Stammholz (Main-Umschlag).
III. Änderungen im Verzeichnisse I der Lokalbahnen.
IV. Änderungen und Ergänzungen im Verzeichnisse II der Lokalbahnverkehrsstellen.
V. Änderungen und Ergänzungen der Abteilung 1 im Abschnitte E.
VI. Neuauflage der Abteilung 2 im Abschnitte E.
VII. Neuauflage der Abschnitte F, G und H.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, haben sie erst Gültigkeit ab 15. August 1905.

Die im Nachtrage I vorgesehenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Lokalbahnen Grafing Bhf.-Ebersberg-Wasserburg a. Inn Bhf.-Wasserburg a. Inn Stadt und Dombühl-Rothenburg o./T.-Steinach treten erst mit der vollständigen Eröffnung des Betriebes auf den genannten Lokalbahnen in Kraft.

Bis dahin gelten für den Verkehr der bestehenden Lokalbahnen Grafing Bhf.-Ebersberg, Wasserburg a. Inn Bhf.-Wasserburg a. Inn Stadt und Steinach-Rothenburg o./T. die Bestimmungen und Tarife des Heftes D vom 1. Jänner 1905.

Der I. Nachtrag kann — soweit der Vorrat reicht — von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen um den Preis von 60 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Lokalbahnen vom 1. Jänner 1905. (Neuer Kilometerzeiger für die Lokalbahn (Ansbach-) Leutershausen-Bechhofen.) Mit der voraussichtlich am 15. Juli 1905 erfolgenden Eröffnung des Halteplatzes Rauenbuch tritt an Stelle des Kilometerzeigers für die Lokalbahn (Ansbach-) Leutershausen-Bechhofen auf Seite 55 und 56 des Heftes D ein neuer Kilometerzeiger in Kraft.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Neue Bezeichnungen der bisher unter Hannover Nord zusammengefaßten Dienststellen.) Die bisher unter der Bezeichnung Hannover Nord zusammengefaßten Dienststellen für Güter-, Eilgut- und Tierabfertigung führen vom 13. Juli 1905 ab folgende Bezeichnungen mit den dabei angegebenen Abfertigungsbefugnissen, bezw. Dienstbeschränkungen:

1. Hannover, Eilgutabfertigung.
   Nur für Eilstückgut.
   Tierverkehr ausgeschlossen, mit Ausnahme von Kleinvieh in Kisten, Käfigen u. s. w. bei Aufgabe als Eilgut.
   Sprengstoffe ausgeschlossen.
   Kopframpe nicht vorhanden.
2. Hannover Nord.
   Nur für Frachtstückgut.
   Sprengstoffe ausgeschlossen.
   Tierverkehr ausgeschlossen.
3. Hannover Möhringsberg.
   Nur für Wagenladungen als Fracht- und Eilgut und den Tierverkehr (ausgenommen Kleinvieh in Kisten und Käfigen u. s. w.).
   Sprengstoffe ausgeschlossen.

In der Frachtberechnung treten keine Änderungen ein.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Offert-Ausschreibung.

Für die Wagenmontierung der in St. Pölten zur Errichtung gelangenden Werkstättenanlage wird die Herstellung der Eisenbetonplatten auf der Dachkonstruktion der Wagenmontierung im approximativen Gesamtbetrage von K 60.000 im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen bezüglich der Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, das Offertformular, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, die Baubeschreibung und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien (Westbahnhof, Administrationsgebäude, 3. Stock, Abteilung für Bahnerhaltung und Bau) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind spätestens bis **18. August 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzureichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der ihnen zu übertragenden Arbeiten darzutun vermögen, daß weiters die k. k. Staatsbahnverwaltung diese Offertverhandlung ohne das Obligo, von irgend einem der Angebote Gebrauch machen zu müssen, einleitet, und schließlich, daß sie sich das Recht vorbehält, über die Annahme oder Ablehnung der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Offerte unberücksichtigt zu lassen.

Wien, im Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Für die im Baue befindlichen Hochbauobjekte der Stationserweiterung in Salzburg, und zwar eine Werkstätte und ein Kaserngebäude am Rangierbahnhofe, eine Lokomotivremise für 18 Stände und ein Kaserngebäude am Personenbahnhofe gelangt

1. die Lieferung von eisernen Fenstern, Gittern und Deckeln,
2. die Lieferung und Ausführung der Tischler- und Schlosserarbeiten

in allgemeiner öffentlicher Offertverhandlung zur Vergebung.

Den Offerenten bleibt es freigestellt, entweder auf sämtliche Arbeiten der Gruppe 1 oder 2, oder eventuell auch nur auf bestimmte Teile einer dieser Gruppen ein Angebot einzubringen.

Der Abgabe des Angebotes ist bei der Direktionskassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck ein Vadium von fünf Prozent der angebotenen Summe zu erlegen, welcher Betrag nach eventuellem Zuschlage der Arbeiten die Kaution zu bilden hat.

Ein kleinerer Teil der Arbeiten ist im Laufe des Monates August, der größte Teil der Arbeiten bis Ende September, resp. Mitte September 1905 abzuliefern.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Angebote sind unter verschlossenem Umschlage mit der Aufschrift:

ad 1. **„Angebot für die Lieferung von eisernen Fenstern etc. für die Hochbauten der Stationserweiterung in Salzburg“,**

ad 2. **„Angebot für die Lieferung der Tischler- und Schlosserarbeiten für die Hochbauten der Stationserweiterung in Salzburg“**

bis spätestens **10. August 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Angebote erfolgt am nächsten Tage um 9 Uhr vormittags bei der Abteilung 3 für Bau- und Bahnerhaltung, und steht es den Anbotstellern und ihren Vertretern frei, der Angebotseröffnung beizuwohnen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Angebote erfolgt innerhalb acht Tagen nach dem Eröffnungstage, und bleiben die Offerenten bis zu diesem Zeitpunkte an ihr Angebot gebunden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ausdrücklich das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Offerte zu entscheiden, eventuell auch alle Angebote zurückzuweisen.

Die Angebotsbehelfe, als: Pläne, Maßurkunden und Bedingnisse, liegen bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg, Weiserstraße 20, 2. Stock, während der Amtsstunden zur Einsicht auf und können dort mit dem zur Angebotsstellung vorgeschriebenen Offertformulare auch käuflich erworben werden.

Ermäßigte Tarife für Transporte von Inventarien, Materialien etc., sowie ermäßigte oder freie Fahrten für Angestellte und Arbeiter werden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nicht gewährt.

Angebote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, am 27. Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung der Wasserleitung zur Station Aschbach (Linie Wien—Salzburg) im approximativen Kostenbetrage von K 11.000 soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speziellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projektspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für die Wasserleitung Aschbach“** längstens am **19. August 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandteile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder teilweise Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1436	V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905 Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Schamotte, Schamottemehl, Schamottemörtel, Schamottespeise, Schieferton der Pos. S—13 und Ton der Pos. E—17 b 1 u. 2 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Groß-Opatowitz M. W.	Reichenau bei Gablonz S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. | für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	113 Heller		Im Kartierungswege		
			Schamottesteine, Schamotteziegel, feuerfeste Ziegel							112 Heller				
			Gasretorten, zylindrische, von Schamotte							113 Heller				
1437	V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905 Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Position S—51 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Brankowitz St.E.G.	Holubitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. | für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Heller 19	Heller 14	Heller 5	Im Kartierungswege		
			S—51 b						23	17	6			
			S—51 d	Znaim St.E.G.					98	90	8			
			S—51 e						114	108	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1438 V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 13.400/05	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus, roh, aus der Pos. 8—47 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, gültig vom 1. Juli 1905	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe mit direkten Frachtbriefen als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Ost-Nordwest-Österr. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1905	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der den Rohspiritusbezug nachweisenden Original-Frachtbriefe, sowie der den Weiterversand betreffenden Frachtbrief-Duplikate, welche vom Empfänger bis längstens 1. März 1906 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien erlegt sein müssen	Nachweis der Weiterbeförderung in gleicher oder höchstens um 10 Prozent geringerer Menge als Raffinade nach Ungarn

Von	Nach Olmütz	Nach Schönbrunn	Von	Nach Olmütz	Nach Schönbrunn	Von	Nach Olmütz	Nach Schönbrunn
	für 100 kg in Heller			für 100 kg in Heller			für 100 kg in Heller	
Bełz	285	—	Hatna	381	336	Ottynia	331	285
Biała czortkowska	359	314	Hliboka	370	325	Podłęże	156	109
Bóbrka-Chlębowice	296	250	Husiatyn	380	—	Podszumlańce	—	275
Bogdanówka-Kamionka	336	291	Itzkany	382	338	Podwołoczyska	339	—
Bogumiłowice	—	135	Kalinowszczyzna	355	311	Potutory	323	—
Bołszowce	—	275	Kolomea	339	294	Proszowa	—	305
Borki wielkie	329	283	Kopyczyńce	376	—	Pyszkowce	349	305
Brody	312	267	Korczów bei Uhnów	283	—	Rohatyn	312	267
Buczacz	346	—	Krasne	303	—	Skałat	—	322
Bursztyn-Demianów	316	271	Krosno	—	194	Słoboda-Teofipólka	329	284
Chodorów	304	258	Krystynopol	291	—	Śniatyn-Załucze	350	305
Chorostków	—	324	Krzywe	325	280	Sokal	294	—
Czernowitz	357	312	Lemberg	289	244	Stanislau	326	—
Czortków	361	315	Lemberg-Podzamcze	290	243	Tarnopol	326	—
Delatyn	340	295	Łużan	356	311	Tłumacz-Pałahicze	331	285
Denysów-Kupczyńce	334	289	Maxymówka	333	288	Trembowla	—	320
Dereniówka	—	324	Mikulince-Strusów	—	313	Tyśmienica	329	284
Dżuryn	353	308	Monasterzyska	342	297	Volksgarten	361	316
Gródek	278	233	Nadwórna	—	292	Wygnanka	367	319
Hadikfalva	—	329	Nepolokoutz	352	308	Zabłotce	310	—
Hadyńkowce	370	324	Niżniów	334	—	Zborów	313	—
Halicz	317	272	Nowosielitza	—	321	Złoczów	306	—
			Ostrów bei Sokal	289	—	Żuczka	357	312

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1439 V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 33.942/05		Kohlen, mineralische	Münchhof	Neurohlau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	120 Heller pro Tonne	60 Heller pro Tonne	60 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		
1440 V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 34.353/05	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg	Schleifholz der Pos. H—18g der Güterklassifikation: a) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser, b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser	Preblau-Sauerbrunn Reichenfels-St. Peter St. Leonhard Twimberg Wiesenau Taxwirt	Frantschach-St. Gertraud	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, welche auf eine im Bestellungsbezirke der Station Frantschach-St. Gertraud gelegene Zellulose- oder Holzstoffabrik als Empfängerin lauten. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 10. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 11 15 13 11 12 15	Verschieden	Im Kartierungswege		
1441 V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang**	beteiligten Verwaltungen	Milch als Eilgut	Niczk	Ober-Waltersdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife, bezw. Westungarisch-Niederösterreichisch-Obersteiermärkischer Verbandstarif	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	175		Im Kartierungswege		Die Leitung der Sendungen erfolgt über die Route Eszterháza—Lajta—Ujfalu—Sollenau
			Milchgefäße, leer zurückgehende, als Eilgut	Ober-Waltersdorf	Niczk					155				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfg.	Pfg.	Pfg.			
1442	V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 77.510/05	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren des Rückvergütungs-Ausnahmetarifes 21 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Reitendorf	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete. Im Verkehre nach Dresden - Elbkai finden die Frachtsätze für Hohlglaswaren nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind	ab 15. August 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	a) 181 b) 135	157*) 115*)	24 20	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1906 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 Pfg. für 100 **kg**, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfg. für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				a) 176 b) 130	152*) 110*)	24 20			
					Dresden-Elbkai				a) 221 b) 164	197 144	24 20			
1443	V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Koksasche, Kokslösche und Kokszünder	Mähr. Ostrau-Oderfurt	Karolinengrube O.S.E.	Aufgabe als Frachtgut mit direkt von der Versand- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der kgl. Preußischen Staatseisenbahnen, Heft A, gültig vom 1. September 1904	407 Pfennig für 1000 kg	392 Pfennig für 1000 kg	15 Pfennig für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlaß wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
64 V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905	Nr. 76 vom 4. Juli 1905	1326	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Hohlglaswaren aller Art, zum Exporte in beliebiger Verpackung	Luschitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit	Mit Gültigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publikation wird in der Rubrik 10 der Frachtsatz a) für Luschitz von 206 Pfg. auf 203 Pfg. abgeändert	

Außerkraftsetzung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
21 V.-B. Nr. 88 v. 1./VIII. 1905	Nr. 111 vom 1. Oktober 1904	2113	K. k. österr. Staatsbahnen	namens der beteiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffiniert, und Schmieröle, mineralische, in Fässern oder Kessel- (Reservoir-, Zisternen-)Wagen	Kolin (St.E.G. und Ö.N.W.B.) Kralup (B.E.B.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)	diversen Stationen der französischen Ostbahnen	16. August 1905	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 89. **Wien, 3. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Dem heutigen Verordnungs-Blatte liegt der Tarif-Index für das II. Quartal 1905 bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 25. Juni 1905,*) betreffend die Ermächtigung des Hauptzollamtes II. Klasse in Görz zur zollfreien Behandlung von Übersiedlungseffekten.

Das Hauptzollamt II. Klasse in Görz wird zur zollfreien Behandlung von Übersiedlungseffekten nach Maßgabe des Artikels VIII, Z. 7, Al. 1, und des Artikels IX, Z. 1, Al. 2 und 3, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Kosel m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 18. Juli 1905,**) betreffend die Ermächtigung des Hauptzollamtes II. Klasse in Mährisch-Ostrau zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffekten.

Das Hauptzollamt II. Klasse in Mährisch-Ostrau wird zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffekten nach Maßgabe des Artikels IX, Z. 1, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Kosel m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 20. Juli 1905,***) betreffend die Errichtung einer Expositur des Hauptzollamtes I. Klasse Pozsony (Preßburg) in dem Fabriksetablissement der Emailgeschirrfirma P. Westen in Ligetfalu bei Pozsony.

Laut einer Mitteilung des kgl. ungarischen Finanzministeriums wurde in dem Fabriksetablissement der Emailgeschirrfirma P. Westen in Ligetfalu bei Pozsony eine Expositur des kgl. ungarischen Hauptzollamtes I. Klasse in Pozsony (Preßburg) errichtet, welche zur Eingangsvormerkung der in die Fabrik im Veredlungsverkehre eingeführten Bleche und rohen Geschirre, sowie zur Ausgangsabfertigung der daraus hergestellten Fabrikate ermächtigt worden ist.

Diese Expositur hat ihre Wirksamkeit bereits begonnen.

Kosel m. p.

---

*) Enthalten in dem am 29. Juli 1905 ausgegebenen XLVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 113.
**) Enthalten in dem am 29. Juli 1905 ausgegebenen XLVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 118.
***) Enthalten in dem am 29. Juli 1905 ausgegebenen XLVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 120.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

1. Unter „Ereignung im Verkehre“ im Sinne des Haftpflichtgesetzes ist nur eine solche Ereignung zu verstehen, welche sich während der Beförderung von Personen in der Zeit zwischen der Übernahme zum Transporte bis zur Beendigung desselben zuträgt.

2. Die Bahnunternehmung haftet bloß für die Folgen solcher Unfälle, welche sie vermeiden konnte.

3. Wenn ein auf der Eisenbahn Beförderter infolge seiner eigenen Handlung beschädigt wird, welche Handlung die Bahnunternehmung sicherlich nicht hintanhalten konnte, haftet dieselbe daher selbst dann nicht, wenn in dieser Handlung nicht ein sie nach § 2 des Haftpflichtgesetzes exkulpierendes Verschulden des Beschädigten erblickt werden kann.*)

(Entscheidung vom 15. März 1905, Z. 3932.)

Der Kondukteur H. K. erlitt am 25. September 1890 einen Unfall, indem er nach beendeter Diensttour beim Verlassen des Dienstwagens am Fußtritte des Laufbrettes ausglitt und zu Boden stürzte, wobei er sich gewisse Verletzungen zuzog.

Im Jahre 1902 erkrankte H. K. an einem Nervenleiden, das seine vollständige Dienstunfähigkeit nach sich zog und als dessen Ursache der im Jahre 1890 erlittene Unfall bezeichnet wurde.

H. K. belangte sohin die Staatseisenbahnverwaltung auf Bezahlung einer Verdienstentgangsrente, die ihm seitens des Gerichtes erster Instanz auch zuerkannt wurde. In zweiter Instanz wurde das erstrichterliche Urteil bestätigt.

Der Oberste Gerichtshof gab jedoch dem Revisionsbegehren der Staatseisenbahnverwaltung Folge und wies das Klagebegehren ab.

Entscheidungsgründe:

Die Revisionsschrift macht, ohne ziffermäßige Anrufung eines Revisionsgrundes, die Revisionsgründe der unrichtigen rechtlichen Beurteilung und der Mangelhaftigkeit des Berufungsverfahrens geltend.

Dem Revisionsgrunde der unrichtigen rechtlichen Beurteilung kann volle Berechtigung nicht abgesprochen werden, indem das Revisionsgericht der Anschauung des Berufungsgerichtes bezüglich zweier Fragen beizupflichten nicht vermag.

Es sind drei Fragen streitig:

1. Liegt eine „Ereignung im Verkehre“ vor?

2. Ist das Eisenbahnärar durch eigenes Verschulden des Beschädigten exkulpiert?

3. Ist der Kausalzusammenhang zwischen der am 25. September 1890 erfolgten Beschädigung des Klägers und seinem jetzigen Gesundheitszustande bewiesen?

Ad 1. Diese Frage muß verneint werden.

Die Besonderheit und Größe der Gefahren, welche mit dem Eisenbahnbetriebe verbunden sind, und der Umstand, daß das Publikum sich auf die seiner Kontrolle gänzlich entrückten Einrichtungen und Anordnungen der Eisenbahnverwaltung verlassen muß, hat dahin geführt, den Eisenbahnunternehmungen ein höheres Maß der Verantwortlichkeit aufzuerlegen. Die strengere Haftpflicht ist im öffentlichen Interesse angeordnet.

Die Bevölkerung soll, wenn sie infolge der mit dem Bahnbetriebe verbundenen Gefahren Schaden leidet, dafür Ersatz erhalten, ohne ein Verschulden der Bahn beweisen zu müssen. Wer eine Eisenbahn betreibt, tut dies auf eigene Gefahr, nicht auf Gefahr der Bevölkerung; der Unternehmer der Eisenbahn übernimmt die Verantwortlichkeit für den Betrieb, die Haftung für dessen Folgen. Er hat demnach diejenigen Gefahren zu tragen, welche mit dem Unternehmen verbunden sind.

Das Gesetz bezweckt einen höheren Schutz des Publikums gegen die Folgen der mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren, welche sowohl in den beim Eisenbahnbetriebe in Tätigkeit gesetzten gewaltigen Naturkräften, in den angewendeten mächtigen Beförderungsmitteln und in der Schnelligkeit der Bewegung liegen.

Diese Erwägungen über die ratio der verstärkten Haftung der Eisenbahnunternehmungen vorausgeschickt, ist die Tragweite des im § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, gebrauchten Ausdruckes „Ereignung im Verkehre“ zu prüfen, und zwar an der Hand der Entstehungsgeschichte des Gesetzes im Vereine mit den aus der ratio legis sich ergebenden Argumenten.

Das österreichische Haftpflichtgesetz ist nachgebildet dem § 25 des für das Königreich Preußen erlassenen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, welcher lautet:

„Die Gesellschaft ist zum Ersatze verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht.“

Nach dieser gesetzlichen Bestimmung muß der Schaden bei der Beförderung auf der Bahn entstanden sein.

Die Veranlassung unseres Haftpflichtgesetzes war ein konkreter Zusammenstoß zwischen zwei Eisenbahnzügen.

Der Motivenbericht bemerkt, daß die Gefährdung der körperlichen Sicherheit des Publikums darin zu erblicken sei, daß bei dem Betriebe einer mit Anwendung der Dampfkraft betriebenen Eisenbahn gewaltige Naturkräfte in Tätigkeit gesetzt werden, welche, wenn auch nur ein geringes Versehen bei ihrer Leitung unterläuft, mit einer die physische Widerstandsfähigkeit des Menschen weit übersteigenden Kraft zerstörend wirken, und daß der Eintritt dieser zerstörenden Wirkungen von denjenigen, welche nicht mit dem Betriebe beschäftigt sind, weder vorhergesehen, noch abgewendet werden kann.

Bei der parlamentarischen Beratung der Vorlage wurde von Unger und Arnolts vorgeschlagen, den in derselben gebrauchten Ausdruck „Ereignung im Verkehre“ einer Eisenbahn durch „Eisenbahnunfall“ zu ersetzen. Hierüber erklärte der damalige Justizminister Dr. Herbst: „Ich muß bemerken, daß mir der Ausdruck „Eisenbahnunfall“ weit zweideutiger und vieldeutiger zu sein scheint als der Ausdruck „Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn.“

Denn darüber kann wohl kein Zweifel sein, was eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn ist. Der Reisende wird es als Eisenbahnunfall ansehen, wenn er beim Heraussteigen aus dem Waggon ausgleitet und

*) Vgl. die teilweise entgegengesetzt lautenden oberstgerichtlichen Entscheidungen in Nr. 10, Jahrgang 1902, Nr. 123 und 124, Jahrgang 1901, und Nr. 59, Jahrgang 1900, dieses Blattes.

herabfällt. Aber eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn ist dies nicht.

Um den Begriff „Verkehr einer Eisenbahn" zu präzisieren, müssen die Begriffe Betrieb und Verkehr auseinandergehalten werden.

Der Verkehr der Eisenbahn besteht in der Ausführung der Beförderung von Personen und Sachen; der Betrieb ist die Tätigkeit der Bahn, welche auf Ausführung des Verkehres gerichtet ist. Die Scheidung zwischen Verkehr und Betrieb findet sich im § 2, Abs. 1, des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, wo es heißt: „Doch bleiben jene Arbeiter und Betriebsbeamten den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen, welche zwar von Eisenbahnunternehmungen beschäftigt werden, auf welche jedoch das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, mit Rücksicht auf ihre Beschäftigung außerhalb des Verkehres keine Anwendung findet."

Die besondere Gefährlichkeit des Unternehmens ist das legislatorische Motiv für Einführung der Haftpflicht, bezw. der Vermutung des Verschuldens der Bahn, daher muß sich im einzelnen Falle die Beschädigung unmittelbar oder mittelbar auf die besonderen Gefahren des Unternehmens zurückführen lassen, soll die bezeichnete Vermutung eintreten.

Die Ereignung im Verkehre muß sich also während der Beförderung von Personen in der Zeit zwischen der Übernahme zum Transporte bis zur Beendigung desselben zutragen. Sobald der Transport, bezw. die Fahrt beendet ist, treten die beim Verkehre in Tätigkeit gesetzten Naturkräfte außer Wirkung, die Rücksichtnahme auf die Gefährlichkeit entfällt. In der 167. Sitzung der I. Session des Abgeordnetenhauses vom 27. Februar 1869 (Prot. S. 5031) bemerkte der Berichterstatter folgendes: „Der Ausschuß sieht sich aber auch veranlaßt, gegenüber den aufgetauchten Zweifeln über die Bedeutung und den Umfang der Bestimmungen des § 1 namentlich der Worte: „im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn" auf den Motivenbericht der hohen Regierung und den klaren Zweck dieses Gesetzes, wonach dasselbe der Bevölkerung den Schutz gegen die mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren gewähren soll, hinzuweisen und hervorzuheben, das in dem Motivenberichte ausdrücklich von Gefahren durch die bei diesem Betriebe in Tätigkeit gesetzten Naturkräfte die Rede ist, somit hier offenbar die im Eisenbahnbetriebe vorfallenden Ereignisse verstanden werden, also kein Zweifel über die Art und den Umfang der Unglücksfälle, auf welche dieses Gesetz sich bezieht, obwalten kann."

Insbesondere ist noch folgendes zu betonen: In der Regel entspringt der Schaden aus einem Verschulden (§ 1294 a. b. G.-B.); nach allgemeiner Beweisregel hat derjenige, welcher ein Verschulden behauptet, dasselbe zu beweisen (§ 1296 ebendort).

Laut der Regierungsmotive zum Haftpflichtgesetze wurde von der im eben zitierten § 1296 im Gewande einer Vermutung aufgestellten Beweisregel abgegangen und die Vermutung aufgestellt, daß jedem Unfalle ein Verschulden — sc. der Eisenbahnunternehmung — zugrunde liege. Dies wird laut der Motive damit gerechtfertigt, daß man bei dem gegenwärtigen Stande der Kenntnis jener Naturkräfte, die beim Eisenbahnbetriebe dienstbar gemacht werden, die Behauptung aufstellen könne, daß jeder Unfall, wenn nicht eine außerhalb des Betriebes gelegene Ursache störend einwirkt, vermieden werden könne. Wenn demnach ein Unfall eintrete, ohne daß die Störung von einer außerhalb des Betriebes gelegenen Ursache ausgegangen wäre, so könne demselben in der Regel nur eine Außerachtlassung der durch die Wissenschaft und die Erfahrung festgestellten Normen zugrunde liegen.

Hieraus folgt nachstehendes: Die Bahnunternehmung haftet bloß für die Folgen solcher Unfälle, welche sie — nach der in den Motiven ausgedrückten Anschauung — vermeiden konnte.

Wenn ein auf der Eisenbahn Beförderter infolge seiner eigenen Handlung beschädigt wird — welche Handlung die Bahnunternehmung sicherlich nicht hintanhalten konnte — haftet dieselbe daher selbst dann nicht, wenn in dieser Handlung nicht ein sie nach § 2 des Haftpflichtgesetzes exkulpierendes Verschulden des Beschädigten erblickt werden kann.

Durch diese Erwägung erhält der Ausdruck „Ereignung im Verkehre" seine notwendige Begrenzung.

Wird der Gegenstandsfall aus diesen Gesichtspunkten geprüft, so wird man gewahr, daß eine Ereignung im Verkehre nicht angenommen werden kann, denn, als Kläger den Gepäckswaggon verließ, war der Verkehr beendigt.

Ad 2. Schon das bisher Gesagte würde genügen, um die Abweisung des Klageantrages zu rechtfertigen.

Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, daß die Ereignung nur durch Verschulden des Beschädigten verursacht worden ist, weshalb das geklagte Eisenbahnärar nach § 2 des Haftpflichtgesetzes von der Ersatzleistung befreit ist.

Laut der Aussagen des Zeugen F. L. haben die Gepäckswaggons die Türe zum Aussteigen an der Stirnwand, wo sich auch ein Geländer befindet; man pflege jedoch seitwärts, wo kein Geländer angebracht ist, auszusteigen. An der Seitenwand desjenigen Gepäckswaggons, aus welchem der Kläger am Unfallstage ausgestiegen ist, befanden sich keine Griffe.

Befindet sich aber die zum Ausgange bestimmte Türe an der Stirnwand, so handeln diejenigen Personen, welche den Waggon durch die Seitenwand verlassen, auf eigene Gefahr in dem Sinne, daß, wenn ihnen beim Herabsteigen ein Unfall zustößt, derselbe als von ihnen verschuldet anzusehen ist; der vom Gerichte erster Instanz betonte Umstand, daß alle Bediensteten nicht durch die Stirnwand, sondern durch die Seitenwand aussteigen, ist vollständig unentscheidend.

Wer unterläßt, die von der Bahn getroffene Einrichtung, welche zufälligen Beschädigungen vorzubeugen sucht (Geländer an der Stirnwand), zu benützen, ist im Verschulden (arg. § 1311 a. b. G.-B.).

Aus diesen Gründen mußte wie oben entschieden werden und entfällt das Eingehen in die Frage 3 wegen des Kausalnexus und in den zweiten Revisionsgrund.

[E.-M.-Z. 25.589.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 30. Juni dem Eisenbahnbau-Unternehmer Franz Zimbal in Etyek und Konsorten für eine von der Station Herczeghalom der Lokalbahn Budapest-Herczeghalom-Bicske abzweigende, bis Etyek führende schmalspurige Rustikalbahn (70 cm Spurweite), eventuell eine normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 10. Juli dem Dr. Béla Molnár in Gálszécs im Vereine mit der Direktion der Firma „Boldvavölgyi helyi érdekü vasut részvénytársaság“ (Aktiengesellschaft der Boldvatalbahn) für:

a) eine von der Station Mád-Szombor der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese in der Station Forró-Encs mit der Linie Kassa—Forró-Encs—Miskolcz verbindende;

b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a), eventuell von deren zukünftigen Station Abauj-Szántó abzweigende und diese in der Station Hidás-Németi mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 12. Juli dem Dr. Edmund Totth in Szegzárd und Konsorten für:

a) eine von der Station Paks der Fehér- und Tolnaer Komitats-Lokalbahnen, sowie der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation ausgehende und diese in der Station Szegzárd mit der Lokalbahn Sárbogárd-Szegzárd-Battaszék;

b) eine von der Station Sárbogárd der Linie a) ausgehende und diese in der Station Uj-Dombovár mit der Lokalbahn Györ (Raab)—Jutas—Uj-Dombovár;

c) eine von der Station Uj-Dombovár ausgehende und diese in der Station Balaton-Földvar mit der Südbahn-Gesellschaft

verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 12. Juli dem Dr. Johann Györffy in Nagy-Kanizsa und Konsorten für:

a) eine von der Station Bak der Transdanubischen (Westungarischen) Lokalbahnen abzweigende und diese über Puszta-Szent-László und Borsfa;

b) eventuell als teilweise Variante der Linie a) eine von einer der zukünftigen Stationen Borsfa oder Bános-Szent-György ausgehende und die Linie a) in der Station Mura-Keresztúr mit der Linie Budapest—Nagy-Kanizsa—Mura-Keresztúr—Pragerhof

verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 13. Juli dem Dr. Stephan Nagy und dem Dr. Ludwig Bácz in Debreczen für:

a) eine von der Station Kis-Ujszállás der Lokalbahnen Kis-Terenne — Kál - Kapolna — Kis-Ujszállás und Kis - Ujszállás—Dévaványa ausgehende und diese in der Station Gyoma mit den Békés-Csanáder Lokalbahnen;

b) eine von der Station Gyoma ausgehende und die Linie a) in der Station Kondoros mit den Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen;

c) eine von der Station Kondoros der Linie b) abzweigende und diese in der Station Vöröskadány mit den Vereinigten Mátra-Körösvidéker Regionalbahnen

verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlaß vom 13. Juli dem Baron Otmar Majthenyi und Konsorten für eine von der Station Szécsény der Nógráder Komitats-Lokalbahnen ausgehende und diese in der Station Pálfalva oder in der Station Salgó-Tarján mit der Hauptlinie Budapest—Salgó-Tarján—Ruttka und weiterhin mit den Salgó-Tarjáner Bergbau-Revieren verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Station Szudrics für den Gesamtverkehr.) Die bisher nur für den Personen- und den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Szudrics der Lokalbahn Nagyvárad (Großwardein)—Szudrics—Vaskóh-Barest wurde als Station für den Gesamtbetrieb eröffnet.

Waldindustriebahn Zabola-Páva — Fürésztelep. (Eröffnung des Betriebes.) Die von der Station Zabola-Páva der Lokalbahn Brassó (Kronstadt)—Zabola-Páva—Kézdi-Vásárhely der Haromszéker Komitats-Lokalbahnen aus als Zweigbahn erbaute Forstindustriebahn Zabola-Páva—Fürésztelep, welche bis zu den Sägewerken der gräfl. Mikesschen Forstreviere führt, wurde in einer Länge von 47 km eröffnet. Die neue Linie ist auch für den Personenverkehr eingerichtet und hat Anschluß an eine 11 km lange, ins Gebirge führende Drahtseilbahn.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. Juni die 14·95 km lange Lokalbahn Konzell-Miltach der kgl Bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr; außer den beiden Endhaltestellen Konzell und Miltach liegen an dieser Lokalbahn, welche das Bindeglied zwischen den schon länger bestehenden Lokalbahnen Straubing-Konzell und Cham-Kötzting-Lam bildet, die Haltestellen Streiferau, Rattenberg i. Wald und Altrondsberg, sowie die Halteplätze Untervierau und Oberndorf bei Miltach; ferner die 21·6 km lange, der Görlitzer Kreisbahn-Aktiengesellschaft gehörige vollspurige Kleinbahn Görlitz-Krischa, von welcher die Teilstrecke Görlitz—Königshain-Hochstein am 20. März für den Wagenladungsverkehr eröffnet wurde, für den gesamten Personen- und Güterverkehr; diese Kleinbahn schließt in Görlitz an die Hauptbahn an; an derselben liegen die Stationen Görlitz Rauschwalderstraße, Görlitz Güterbahnhof, Ebersbach bei Görlitz, Nieder-Königshain, Königshain-Hochstein, Hilbersdorf Kreis Görlitz, Arnsdorf Kreis Görlitz, Döbschütz und Krischa-Tetta; die Kleinbahn Görlitz-Krischa hat zwischen den Stationen Königshain-Hochstein und Hilbersdorf ihre größte Neigung (1 : 21·7), die sie mittels einer 1·57 km langen Zahnstangenstrecke überwindet; der Sitz des Vorstandes der Görlitzer Kreisbahn-Aktiengesellschaft ist Görlitz; die obere Betriebsleitung führt die Betriebsabteilung Breslau der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Berlin, die örtliche Betriebsleitung dagegen die Bahnverwaltung in Görlitz;

am 3. Juni die von der Station Mosbach der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen abzweigende 27·6 km lange schmalspurige Nebenbahn Mosbach-Mudau für den gesamten Personen- und Güterverkehr; an dieser Nebenbahn liegen die Stationen Mosbach, Hasbachtal, Lohrbach i. Bad., Sattelbach, Fahrenbach, Trienz, Robern, Krumbach i. Bad., Limbach i. Bad., Laudenberg, Langenelz und Mudau; Fahrzeuge, welche nur an den Stirnseiten der Wagen verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind von der Beförderung ausgeschlossen; die örtliche Leitung des Betriebes erfolgt durch die Bahnverwaltung in Mudau (Baden);

am 5. Juni die Reststrecke Schmiedeberg im Riesengebirge—Landeshut i. Schles. der Nebenbahn Hirschberg i. Schles.-Landeshut i. Schles. im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den öffentlichen Verkehr; an dieser Strecke liegen von Schmiedeberg i. Riesengebirge her der Haltepunkt Wagnerberg, die Haltestelle Mittel-Schmiedeberg, die Haltestellen Dittersbach (städt.) und Haselbach, der Haltepunkt Pfaffendorf und die Haltestelle Schreibendorf; der Haltepunkt Wagnerberg dient dem Personen- und Gepäcksverkehre, die Haltepunkte Ober-Schmiedeberg und Pfaffendorf dienen nur dem Personenverkehre, die übrigen Verkehrsstellen besitzen die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Sprengstoffen; Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sind von der Beförderung ausgeschlossen; die neue Strecke ist der Betriebs- und Verkehrsinspektion Waldenburg, der

Maschineninspektion Görlitz und der Werkstätteninspektion Lauban zugeteilt;

am 6. Juni die vollspurige Kleinbahn Grevesmühlen-Klutz mit den Stationen Gostorf, Moor, Reppenhagen und Klutz für den öffentlichen Verkehr; die Station Gostorf dient nur dem Personenverkehre, die Stationen Moor und Reppenhagen dienen dem Personen-, Stückgut- und Wagenladungsverkehre, jedoch ist die Annahme und Auslieferung schwerwiegender Fahrzeuge ausgeschlossen; die Station Klutz ist für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen eingerichtet; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Station statt; die Kleinbahn Grevesmühlen-Klutz besitzt in Grevesmühlen Anschluß an das Netz der großherzogl. Mecklenburgischen Staatseisenbahnen;

am 8. Juni die 16·98 km lange Lokalbahn Mertingen-Wertingen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr; außer der Station Mertingen, woselbst sich die Betriebsleitung befindet, liegen an dieser Lokalbahn noch die Haltestellen Lauterbach, Buttenwiesen, Frauenstetten und Wertingen, sowie die Halteplätze Mertingen Ort und Vorderried; ferner

am 20. Juni die 9·553 km lange Teilstrecke Münder a. D.—Eimbeckhausen der Neubaulinie Münder a. D.—Gr.-Nenndorf im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Hannover als vollspurige Nebenbahn mit den Verkehrsstellen Egestorf-Bakede (Haltepunkt), Hamelspringe (Haltestelle) und Münder Stadt (Haltestelle) für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privattelegrammverkehr; der Haltepunkt Egestorf-Bakede ist nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet; auf den Haltestellen Münder (Stadt) und Hamelspringe findet außerdem die Annahme und Auslieferung von Privattelegrammen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Leichen statt; Sprengstoffe werden auf keiner Verkehrsstelle angenommen und ausgeliefert, Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, nur auf der Haltestelle Münder (Stadt).

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Mauthausen-Grein. (Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Bürgermeisters Leopold Heindl und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Hans Gaber die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Mauthausen-Grein statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 560 Aktien mit 112 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 123.566·90 (gegen K 117.955·13 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 5295·47 (K 9433·31), die Zinseneingänge K 955·31 (K 1281·55), die Betriebsausgaben K 59.397·25 (K 67.722·20), die sonstigen Auslagen K 10.155·90 (K 11.478·77), die Verwaltungskosten K 6661·52 (K 6715·71) und der verfügbare Jahresertrag Kronen 53.603·01 (K 42.753·31). Da der Prioritätendienst K 101.476·02 (K 101.442·68) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit Kronen 47.873·01 (K 58.689·37) oder mit 47·18 Prozent (57·85 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden von der Generalversammlung genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Leopold Heindl, Karl Berger, Karl Christ, Dr. Alfred Heinzel, Maxime Kraßny und Dr. Siegfried Werner wurden sodann wiedergewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Abgeordneter und Bürgermeister Leopold Heindl zum Präsidenten und Karl Berger zum Vizepräsidenten wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 29.212.]

Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. (Generalversammlung.) Am 29. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Oberbergrates Karl Ritter v. Hillinger und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Richard Ziffer die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan statt. An derselben nahmen 4 Aktionäre teil, welche 5520 Aktien mit 552 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 583.714·75 (gegen K 601.516·80 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 6377·36 (K 5866·22), die Zinsen und sonstigen Einnahmen K 16.078·22 (K 17.708·63), die Betriebsausgaben K 310.824·51 (K 312.845·33), die sonstigen Auslagen K 49.181·27 (K 56.523·10), die Verwaltungskosten K 20.762·73 (K 21.575·12) und der Jahresertrag K 225.401·82 (K 234.148·10). Da der Prioritätendienst K 609.536·74 (K 609.376·73) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 384.134·92 (K 375.228·63) oder mit 63·02 Prozent (61·56 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Oberbergrat Karl Ritter v. Hillinger zum Präsidenten und Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Leopold Link zum Stellvertreter des Präsidenten wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 31.537.]

Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Straßenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. April fand in Czernowitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Anton Freiherrn v. Kochanowski und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkskommissärs Jakob Ritter v. Mikuli die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Straßenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 4128 Aktien mit 412 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Einnahmen des Elektrizitätswerkes K 274.571·28 (gegen K 242.499·24 im Jahre 1903), die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe K 164.495·09 (K 149.799·06), die Betriebskosten K 233.187·35 (K 213.500·34) und der Gewinn K 169.186·94 (K 152.629·13). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, den Gewinn wie folgt zu verwenden: Dotierung des Erneuerungsfonds K 40.000 (K 36.000), Ausschüttung einer 6prozentigen Aktiendividende K 108.000 (Kronen 90.000 für eine 5prozentige Dividende), Verwaltungsrats-Tantieme K 4060·94 (K 3841·94), Gewinnanteil der Stadt Czernowitz K 137·12 (0), Dotierung des Reservefonds K 20·57 (0), Vortrag auf neue Rechnung K 16.968·31 (K 16.577·51). Sodann erfolgte die Beschlußfassung über eine Abänderung des § 7 der Gesellschaftsstatuten, welche mit der im Vorjahre beschlossenen Erhöhung des Aktienkapitales um K 200.000 zusammenhängt. Das turnusmäßig ausscheidende Mitglied des Verwaltungsrates Direktor Hugo Natalis wurde wieder- und sind an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Baron Nikolaus Mustatza Regierungsrat Josef Wiedmann, sowie an Stelle des ausgetretenen Ingenieurs Oskar Bühring Dr. Nathanael Brückner neugewählt worden. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung.

[E.-M.-Z. 21.621.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CVII. Stückes.) Das am 27. Juli 1905 herausgegebene CVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1997: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Juli 1905, Z. 34.522, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren aus Ungarn und Kroatien-Slawonien nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 1998: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 21. Juli 1905, Z. 35.569, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CVIII. Stückes.) Das am 28. Juli 1905 herausgegebene CVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1999: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. Juli 1905, Z. 34.505, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slawonien.

— (Inhalt des CIX. Stückes.) Das am 29. Juli 1905 herausgegebene CIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2000: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 22. Juli 1905, Z. 105.494, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CX. Stückes.) Das am 31. Juli 1905 herausgegebene CX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2001: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 29. Juli 1905, Z. XII-2591, betreffend das Verbot der Ein- und Ausfuhr von Schweinen in den politischen Bezirk Waidhofen a. d. Thaya, bezw. aus demselben.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung der eisernen Fenster für die ringförmige Lokomotivremise in der Station Attnang-Puchheim im approximativen Kostenbetrage von K 8000 soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speziellen Bedingnisse, die Baubeschreibung und die Projektspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden (7—2) eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert über die Lieferung eiserner Fenster für die ringförmige Lokomotivremise in der Station Attnang-Puchheim" längstens am **16. August 1905, 12 Uhr mittags**, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandteile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder teilweise Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im Juli 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 5.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten im Tarife, Teil II, Heft 5, vom 1. Mai 1904 des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze für Holz der Abteilung b in Kraft:

Nach	Von Sandhübel-Saubsdorf — Holz der Abteilung b — Pfennig für 100 kg
Annaberg i. Sachsen	168
Antonsthal	178
Arnsdorf	127
Bautzen	116
Borna	169
Chemnitz-Altendorf	161
„ Hauptbahnhof	159
„ -Kappel	160
„ Südbahnhof	160
Cossebaude	138
Crimmitschau	176
Dahlen	148
Dresden-Altstadt	136
„ -Elbkai (Altstadt)	136
„ „ (Neustadt)	136
„ -Friedrichstadt	136
„ König Alberthafen	136
„ -Neustadt	133
Erla	177
Fährbrücke	178
Frankenberg i. Sachsen	157
Freiberg i. Sachsen	147
Gera (Reuß) S.St.B.	182
Gera (Reuß) Pr.St.B	182
Geringswalde	155
Glauchau	169
Greiz	182
Greiz-Aubachtal	182
Grimma (ob. Bhf.)	160
Grimma (unt. Bhf.)	159
Großenhain (B.D.B.)	136
Hainichen	155
Hainsberg	138
Harthau i. Erzg.	162
Hohenstein-Ernstthal	165
Kamenz i. Sachsen	130
Königstein	124
Leipzig (Bayer. Bhf.) S.St.B.	163
„ (Dresd. Bhf.) S.St.B.	161
„ -Connewitz S.St.B.	163
„ -Stötteritz S.St.B.	163
„ (Berl. Bhf.) Pr.St.B.	161
„ (Eilenb. Bhf.) Pr.St.B.)	161
„ (Magd. Bhf.) Pr.St.B.	161
„ (Thür. Bhf.) Pr.St.B.	161
„ -Eutritzsch Pr.St.B	161
Löbau i. Sachsen	110
Lucka (S.A.)	171
Markneukirchen	184
Meerane	172
Meissen	140
Meissen-Triebischtal	140
Mittweida	156
Neugersdorf	115
Oberschlema	178
Olbernhau	166
Oschatz	145
Pirna Bahnhof	129
Plagwitz-Lindau S.St.B.	164
Plagwitz-Lindau Pr.St.B.	164
Plauen i. V. (ob. Bhf.)	188
Plauen i. V. (unt. Bhf.)	189
Plauen-Nendorf i. V.	189
Radeberg	128
Radebeul	135
Reichenbach i. V. (ob. Bhf.)	181
Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)	182
Riesa	142
Rochlitz	159
Ronneburg	181
Schandau	122
Schwarzenberg	176
Sohland	118
Waldenburg i. S.	169
Waldheim	152
Weida S.St.B.	186
Weida Pr.St.B.	186
Wendischfähre	123
Werdau	176
Wurzen	154
Zeit S.St.B.	174
Zeit Pr.St.B.	174
Zwickau i. Sachsen	174

Wien, am 29. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.417/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1087]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes A im Verkehre mit Bielefeld-Ost.

Am 1. August 1905 treten im Ausnahmetarif A (Stamm- und Stangenholz) ermäßigte Frachtsätze für Bielefeld-Ost unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Budapest, am 26. Juli 1905. Ks.Od. Z. 34.445/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1088]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 7. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten im Tarife, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900 des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 37 (Schafwollgarne) in Kraft:

Nach	Von Traiskirchen (E.W.A.) A a	A b	A c	B a	B b	B c
	für 100 kg in Pfennig					
Chemnitz-Altendorf	537	366	351	537	384	367
Chemnitz Hauptbahnhof	532	363	348	532	386	369
Chemnitz-Kappel	536	366	350	536	383	366
Chemnitz Südbahnhof	535	365	349	535	384	367
Greiz	491	335	312	491	335	323
Greiz-Aubachthal	—	337	314	—	337	325
Meerane	539	367	341	539	367	352
Reichenbach i. V. ob. Bhf.	496	338	315	496	338	326
Reichenbach i. V. unter. Bhf.	501	341	318	501	341	329
Zittau Bahnhof	419	301	276	419	301	276

Wien, am 29. Juli 1905. T.-A.-B.-Z. 14.165/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1089]

Österreichisch-Ungarischer und Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Frachtgüter der Klasse I.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Frachtgüter der Klasse I bei Aufgabe in beliebigen Mengen die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von oder nach	Nach oder von Niemes (Stadt) Heller pro 100 kg
Beszterczebánya	885
Brassó	1637
Budapest	819
Rózsahegy und Rózsahegy fonogyár	742
Szász-Sebes	1381

Der Frachtsatz für Budapest findet im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen Anwendung:

Budapest-Angyalföld, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-fővámház, Budapest-föv. közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-kiterö, Budapest-közp. vásárcsarnok, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Budapest-Kelenföld, Budapest-déli vasut, Buda-Császárfürdö-kiterö, Ó-Buda-Filatorigát.

Wien, am 28. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1090]

Niederösterreichische Landesbahnen.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 80 vom 13. Juli 1905 unter fortl. Nr. [965] enthaltenen Kundmachung wird der erste Absatz wie folgt berichtigt:

„Mit Gültigkeit vom 1. August 1905, bezw. vom Tage der Eröffnung der Teilstrecken Kirchberg a. d. P.—Laubenbachmühle, Mank—Ruprechtshofen in Fortsetzung der Linie St. Pölten—Kirchberg a. d. P.—Mank, der Haltestelle Seebarn der Linie Korneuburg—Ernstbrunn und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. September 1905 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung."

Wien, am 28. Juli 1905.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1091]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Topfen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, tritt für Topfen bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Eilgut unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Zombor nach Olmütz der direkte Frachtsatz von 755 Heller pro 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Wien, am 28. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1092]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Holz bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

a) für Holz der Klasse C;
b) für Holz des Spezialtarifes 2:

Nach	Von Saar in Mähren Dd.S. a	Von Saar in Mähren Dd.S. b	Von Ždiretz-Kreuzberg Ö.N.W.B. a	Von Ždiretz-Kreuzberg Ö.N.W.B. b
	Frachtsätze in Heller für 100 kg			
Duby B.E.B.	118	120	97	98
Kladno B.E.B.	—	—	93	94
Schönpriesen St.E.G.	108	108	—	—
Smečna-Sternberg B.E.B.	125	126	96	97

c) für Holz zu Grubenzwecken der Position H—19 a) und b) der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905:

Heller für 100 kg
Von Saar in Mähren Dd.S. nach Strebichowitz-Winařitz St.E.G. . . . . 121*)
Von Ždiretz-Kreuzberg Ö.N.W.B. nach Strebichowitz-Winařitz St.E.G. . . . . 103*)

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

*) Außer den obigen Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung.

Wien, am 31. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1093]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saisonfahrkarten.

Ab 15. August 1905 gelangen in nachstehenden Verkehrsbeziehungen Saisonfahrkarten II. und III. Klasse in Heften zu 40 Stück Tourfahrkarten zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

Zwischen Brünn St.E.G. und	II. Klasse	III. Klasse
	Kronen einschl. Fahrkartensteuer pro Saisonfahrkartenheft	
Unter-Lhotta	51·30	25·80
Raitz	51·30	25·80
Doubrawitz	65·70	33·00
Skalitz-Boskowitz	65·70	33·00
Switawka	83·70	40·20

Im übrigen gelten für diese Saisonfahrkarten die im Nachtrag III zum gesellschaftlichen Lokal-Personentarife enthaltenen einschlägigen Bestimmungen.

Wien, am 31. Juli 1905.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1094]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 85 vom 25. Juli 1905 auf Seite 1938 unter der Kundmachungsnummer 1043 für Eisen und Stahl etc. ab Hombok (Station der Mährisch-Schlesischen Zentralbahn) nach Triest oder Fiume verlautbarten Frachtsätze sind zu berichtigen, und zwar:

Der Frachtsatz von 437 auf **445** und der Frachtsatz von 304 auf **312** Heller für 100 kg.

Wien, am 29. Juli 1905. S.B. Z. 8241-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1095]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Holz.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, tritt für Holz des Spezialtarifes 2 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Iglau Stadt k.k.St.B. nach Lobositz St.E.G. der Kartierungsfrachtsatz von 93 Heller für 100 kg in Kraft.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 31. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905. [1096]

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1444	V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, beteiligten Verwaltungen	Braunkohle		Lieben (Ö.N.W.B. und St.E.G.)	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 10. August 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Rückvergütungsstempel, welche entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1906 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten. Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Nr. 144 vom 17. Dezember 1904, unter fortl. Nr. 3485, veröffentlichte Frachtermäßigung wird hierdurch gegenstandslos
				Bilin k.k.St.B.					520	460	60			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					544	470	74			
				Dux und Ladowitz					514	453	61			
				Dux A.T.E. Übergang (für Sendungen von Stationen der k.k.St.B.)					514	441	73			
				Franz Josef-Stollen					504	424	80			
				Holtschitz-Seestadtl					560	486	74			
				Karbitz					500	420	80			
				Maria-Ratschitz					522	453	69			
				Mariaschein					500	420	80			
				Paredl					542	457	85			
				Schönfeld					500	420	80			
				Schwaz-Kuttowitz					512	432	80			
				Settenz					502	420	82			
				Teplitz					500	420	80			
				Triebschitz					554	480	74			
				Türmitz					500	420	80			
				Ullersdorf					504	424	80			
				Schallan	Lieben Ö.N.W.B.				477	420	57			
				Schallan	Lieben St.E.G.				504	420	84			
1445	V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905		Göding	Anfgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen von Getreide und Hülsenfrüchten nach Göding müssen in Göding mittels Straßenfuhrwerkes oder Schleppbahn abgeführt werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
				Detrekö-Csötörtök						50·3				
				Dévénytó						55·3				
				Egbell						28·3				
				Kutti						28·3				
				Malaczka						44·3				
				Nagy-Lévard						39·3				
				Stomfa						61·3				
				Szakolcza						24·3				
				Szekelyfalu-Burszent-György						34·3				
				Zohor						50·3				
			Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Göding										
					Detrekö-Csötörtök					50·3				
					Dévénytó					55·3				
					Egbell					28·3				
					Kutti					28·3				
					Malaczka					44·3				
					Nagy-Lévard					39·3				
					Stomfa					61·3				
					Szakolcza					24·3				
					Szekelyfalu-Burszent-György					34·3				
					Zohor					50·3				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1446	V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Elaïn der Pos. O—10 und Fette der Pos. F—9 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Aussig Ö N.W.B. und St.E.G.	Mährisch Ostrau-Oderfurt K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 3, des österreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	190 Heller		Im Kartierungswege		
				Schreckenstein Ö.N.W.B.						190 Heller				
1447	V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Segen Gottes oder Tetschitz	Czernowitz bei Brünn transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen für Stationen der Lokalbahn Brünn-Lösch zur Auflieferung gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Verschieden	25 Heller		Im Kartierungswege		
1448	V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905 **k. k. Staatsbahn-Direktion Linz** Z. 22.125/05	Welser Lokalbahnen	Baumaterialien und Maschinenteile	Unter-Rohr, bezw. Wels	Steinbachbrücke	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—IV, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI, sowie der für die Ausnahmetarife gültigen allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bau eines neuen Sägewerkes bei Viechtwang bestimmt sein	vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3	Verschieden	20 Prozent von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, I. Abteilung, 1. Abschnitt, unter B-U-A-2 enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1906 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1449 V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 8818-C 1/05	beteiligten Verwaltungen	Erze der Pos. E. 19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Eisenerz (k.k.St.B.) und Krumpenthal (k.k.St.B.)	Donawitz*)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der in Rubrik 8 genannten Tarife. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	262 Heller pro 1000 kg		Kartierung		*) via Vordernberg

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
19 V.-B. Nr. 89 v. 3./VIII. 1905	Nr. 87 vom 29. Juli 1905	1430	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Beteiligte Verwaltungen	Des Ausnahmetarifes Nr. 12 C u. s. w. in der Richtung aus Österreich	Leoben k.k.St.B. und S.B. etc.	Bielefeld Ost etc.	In der Rubrik 12 (Art der Durchführung) ist die Bezeichnung „**im Kartierungswege**“ — für alle vier Unterabteilungen der Position 1430 gültig — einzusetzen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 90. **Wien, 5. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Juli 1905, Z. 24.005,*) an die Privatbahnverwaltungen, betreffend die Hinausgabe neuer Direktiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse im Eisenbahnbetriebe.

Mit Rücksicht darauf, daß die mit dem Erlasse vom 6. Jänner 1904, Z. 48.051 ex 1903 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 4 ex 1904), verlautbarten „Direktiven für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse im Eisenbahnbetriebe" in ihrer Anwendung für elektrische Kleinbahnen wiederholt zu irrtümlichen Auffassungen führten und den Verhältnissen solcher Kleinbahnen, sowie auch den Verhältnissen auf Lokalbahnen, auf welchen elektrischer, bezw. Dampfmotoren- oder gemischter (Lokomotiv- und Motoren-) Betrieb eingeführt ist, nicht angepaßt sind, findet das Eisenbahnministerium diese Direktiven mit 1. September 1905 außer Kraft zu setzen und an deren Stelle neue Direktiven, und zwar die „Direktiven (A) für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse im Betriebe der Haupt- und Lokalbahnen" und die „Direktiven (B) für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse im Betriebe elektrischer Kleinbahnen" einzuführen, welche mit obigem Tage in Wirksamkeit zu treten haben.

Je ein Abdruck der neuen Direktiven folgt anliegend mit.

Die Direktiven sind dem Bedarfe gemäß in Plakatform aufzulegen und an die Stationen, sowie sonst interessierten Dienststellen zu verteilen.

Der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen sind fünf Exemplare dieser Plakate in Vorlage zu bringen.

Für den Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Doppler m. p.

Direktiven

A) für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse im Betriebe der Haupt- und Lokalbahnen.

Post-Nr.	Art des Unfalles oder des außergewöhnlichen Ereignisses	Anzuzeigen an				
		die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen	die eigene Direktion	die politische Behörde	die k. k. Gerichts-Behörde	das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium und das k. k. Landesverteidigungsministerium, sowie an die nächstgelegene k. u. k. Militär-Territorialbehörde
1	Alle Zusammenstöße (Anfahren) und Streifungen von Zügen, Zugteilen und einzeln fahrenden Lokomotiven	telegraphisch		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	unbedingt auf dem kürzesten Wege	siehe Punkt 4 der Bemerkungen

*) Ein analoger Erlaß wurde auch an die k. k. Staatsbahn-Direktionen und an die k. k. Betriebsleitung Czernowitz gerichtet.

Post-Nr.	Art des Unfalles oder des außergewöhnlichen Ereignisses	Anzuzeigen an: die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen	die eigene Direktion	die politische Behörde	die k. k. Gerichts- Behörde	das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium und das k. k. Landesverteidigungsministerium, sowie an die nächstgelegene k. u. k. Militär-Territorialbehörde
2	Alle Entgleisungen bei verkehrenden Zügen und bei Verschiebungen	telegraphisch, bezw. mit Expreßbrief nach Punkt 5 der Bemerkungen		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	siehe Punkt 7 der Bemerkungen	siehe Punkt 4 der Bemerkungen
3	Jede unrichtige Ein- oder Ausfahrt von Zügen, wenn hierdurch ein Zug gefährdet wurde	mit Expreßbrief		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	unbedingt auf dem kürzesten Wege	—
4	Alle Zugbegegnungen auf offener Strecke auf ein und demselben Geleise	telegraphisch		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	unbedingt auf dem kürzesten Wege	—
5	Das Zerreißen von Zügen auf offener Strecke und das Entrollen von Fahrzeugen	telegraphisch, bezw. mit Expreßbrief nach Punkt 5 der Bemerkungen		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	siehe Punkt 7 der Bemerkungen	—
6	Das Dienstuntauglichwerden von Zuglokomotiven, wenn die defekt gewordene Lokomotive außerstande ist, den Zug weiter zu befördern	*)	telegraphisch, bezw. mit Expreßbrief nach Punkt 5 der Bemerkungen	—		—
7	Alle bei verkehrenden Zügen und bei Verschiebungen eintretenden Achsen-, Räder- und Tyresbrüche, wenn dadurch ein Unfall nicht herbeigeführt wurde	mit Expreßbrief		—		—
8	Das Überfahren von Fuhrwerken, größeren Tieren (wie Pferde, Rinder etc.) oder einer größeren Anzahl kleinerer Tiere (wie Schafe, Schweine u. s. w.)	mit Expreßbrief		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	siehe Punkt 7 der Bemerkungen	—
9	Alle Verletzungen und Tötungen von Menschen	telegraphisch, bezw. mit Expreßbrief nach Punkt 5 und 8 der Bemerkungen	telegraphisch, bezw. mit Expreßbrief nach Punkt 5 der Bemerkungen	siehe Punkt 6 der Bemerkungen	unbedingt auf dem kürzesten Wege	siehe Punkt 4 der Bemerkungen
10	Alle Schneeverwehungen, Überschwemmungen, Lawinen- und Gesteinabstürze, Rutschungen, sowie Beschädigungen der Bahn überhaupt, durch welche der Zugsverkehr Störungen erleidet	telegraphisch		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	siehe Punkt 7 der Bemerkungen	siehe Punkt 4 der Bemerkungen
11	Alle räuberischen Anfälle, ferner Bahnfrevel, welche geeignet sind, die Sicherheit des Verkehres zu gefährden	telegraphisch, bezw. mit Expreßbrief nach Punkt 5 der Bemerkungen **)		unbedingt auf dem kürzesten Wege		—
12	Anschlußversäumnisse von personenbefördernden Zügen	*)	mit Expreßbrief	—		—

Post-Nr.	Art des Unfalles oder des außergewöhnlichen Ereignisses	Anzuzeigen an				
		die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen	die eigene Direktion	die politische Behörde	die k. k. Gerichts-Behörde	das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium und das k. k. Landesverteidigungsministerium, sowie an die nächstgelegene k. u. k. Militär-Territorialbehörde
13	Alle unbeabsichtigten Entladungen von Knallsignalen, wenn dadurch auch ein Unfall nicht herbeigeführt wurde	***)	mit Expreßbrief	—	schriftlich	—
14	Kesselexplosionen bei Lokomotiven	telegraphisch		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	siehe Punkt 7 der Bemerkungen	siehe Punkt 4 der Bemerkungen
15	Brand im Zuge	telegraphisch, bezw. mit Expreßbrief nach Punkt 5 der Bemerkungen		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	siehe Punkt 7 der Bemerkungen	siehe Punkt 4 der Bemerkungen
16	Andere Unfälle oder außerordentliche Betriebsereignisse, welche vermöge der Art der Ereignung Aufsehen erregen, namentlich auch alle derlei Ereignisse oder Unregelmäßigkeiten (ausschließlich der Zugsverspätungen), welche bei Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften vorkommen	telegraphisch		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	siehe Punkt 7 der Bemerkungen	—
17†)	Alle Elektrisierungen von Menschen, wenn dadurch Verletzungen nicht herbeigeführt wurden	mit Expreßbrief		—		—
18†	Alle Brüche von Fahrdrähten und von die Oberleitung überquerenden Schwachstromdrähten, sowie alle Kurzschlüsse in der Zentralstation, dann bei der Wagen- und Streckenausrüstung	*)	mit Expreßbrief	—		—

Bemerkungen.

1. Die Anzeigen sind von jener Station zu erstatten, in deren Bereich oder in deren unmittelbarer Nähe sich ein Unfall oder ein Betriebsereignis zuträgt; sonst ist diese Anzeige über einen zwischen zwei Stationen vorgekommenen Unfall von jener Station zu erstatten, welche zuerst Kenntnis davon erlangt hat. Damit aber die Mitteilung unzweifelhaft erfolgt, haben sich beide Stationen untereinander zu verständigen, ob die Anzeige erfolgt sei.

2. Die Anzeigen müssen kurz, deutlich und sachgemäß den Tag, den Ort (bei Unfällen auf der Strecke nebst dem Kilometer auch die beiden angrenzenden Stationen) und die Art des Unfalles oder des Ereignisses, sowie dessen Ursache und Folgen ersehen lassen und sofort nach Feststellung des Unfalles oder des Ereignisses erstattet werden. Jedes Telegramm hat den ausgeschriebenen Namen der Aufgabestation mit der abgekürzten Bezeichnung der Bahnverwaltung und die Aufgabezeit zu enthalten.

3. Ist ein Unfall oder ein Ereignis gemäß der Bestimmungen der Punkte 6 und 7 auch der politischen oder der k. k. Gerichtsbehörde angezeigt worden, so haben die an die k. k. General-Inspektion und an die vorgesetzten Dienststellen zu erstattenden Anzeigen am Schlusse eine diesbezügliche Bemerkung zu enthalten.

4. Werden bei einem Bahnunfalle Mitglieder der bewaffneten Macht verletzt oder getötet, so ist unter allen Umständen die telegraphische Anzeige von der Station an das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium und an die nächstgelegene k. u. k. Militär-Territorialbehörde, hinsichtlich der Landwehr (des Landsturmes) auch an das k. k. Landesverteidigungsministerium zu erstatten.

5. An Stelle der telegraphischen Anzeigen sind, insofern in dieser Tabelle auf den vorliegenden Punkt hingewiesen erscheint, bei minder wichtigen Unfällen oder Betriebsereignissen, welche eine sofortige Beteiligung der Aufsichtsbehörde an den bezüglichen Erhebungen nicht voraussetzen lassen, schriftliche Anzeigen mittels Expreßbriefes zu erstatten.

6. An die örtlich zuständige politische Behörde sind unbedingt auf dem kürzesten Wege anzuzeigen:

Alle Zusammenstöße von Zügen (Post-Nr. 1), alle schweren Verletzungen und Tötungen von Menschen (Post-Nr. 9) und alle außerordentlichen Betriebsereignisse (ausschließlich der Zugsverspätungen), welche bei Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften vorkommen (Post-Nr. 16).

Andere Unfälle und außerordentliche Betriebsereignisse sind dann anzuzeigen, wenn Personen verletzt wurden oder fremdes Eigentum in erheblichem Maße geschädigt wurde oder der Verdacht einer strafbaren Handlung vorliegt oder wenn der Vorfall eine längere Verkehrsstörung zur Folge hatte oder besonderes Aufsehen zu erregen geeignet ist.

7. Unfälle und Betriebsereignisse, welche die öffentliche Aufmerksamkeit erregen oder bei welchen die Sicherheit der Person oder des Eigentumes gefährdet wurde, müssen unbedingt auf dem kürzesten Wege auch dem bezüglich des Unfallsortes zuständigen k. k. Bezirksgerichte angezeigt werden.

Ereignen sie sich innerhalb des Sprengels des am Sitze eines k. k. Landes- oder Kreisgerichtes befindlichen Bezirksgerichtes, so sind sie nicht diesem Bezirksgerichte, sondern unmittelbar der k. k. Staatsanwaltschaft anzuzeigen.

8. An die k. k. General-Inspektion sind von den Stationen nicht anzuzeigen:

Verunglückungen von Menschen, welche an oder bei völlig zum Stillstand gelangten Zügen und Fahrzeugen, einschließlich der Bahnwagen und Draisinen vorkommen, beim Öffnen und Schließen der Wagenfenster und Türen sich ereignen, Verunglückungen beim Gehen auf dem Bahnkörper, beim Überschreiten der Geleise (insofern dieselben nicht durch in Bewegung befindliche Fahrzeuge erfolgen), durch Fallen über Gestänge und Drahtleitungen, in Putzgruben und Schächte, durch Anstoßen an ruhende Gegenstände, beim Anzünden und Ablöschen von Laternen, bei Bedienung der Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Brückenwagen, fester Signale und Schranken, bei Ein-, Aus- oder Umladung von Gütern, bei Bau- und Bahnerhaltungsarbeiten u. s. w.*)

An die k. k. General-Inspektion sind, wenn das betreffende Ereignis nicht etwa aus anderen Gründen der Anzeige unterliegt, weiter n i c h t anzuzeigen:

Verletzungen und Tötungen von Bahnbediensteten, welche außerhalb des Bereiches der bahnseitigen Betriebführung und Manipulation, also beispielsweise beim Handverschub oder beim animalischen Betrieb auf Industrie- und Schleppgeleisen (in Lagerhäusern, auf Materialplätzen u. s. w.) eintreten.

9. An das k. k. Eisenbahnministerium sind unmittelbar von den Stationen telegraphische Anzeigen direkt zu erstatten über alle Unfälle und außergewöhnlichen Ereignisse, welche ihrer Natur nach oder zufolge der damit verbundenen Umstände geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen.

Hierzu gehören unter allen Umständen:

a) alle Tötungen und schweren Verletzungen von Menschen in den Stationen und auf offener Strecke:
b) die einem Zuge zugestoßenen Unfälle (zu denen auch das Überfahren von Fuhrwerken auf Wegübersetzungen zu rechnen ist), sofern eine Tötung oder Verletzung von Personen oder eine erhebliche Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen stattgefunden hat;
c) alle Unfälle und Unregelmäßigkeiten, welche bei Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften vorkommen sollten, auch wenn dieselben unbedeutender Natur und von Folgen nicht begleitet sind;
d) alle wie immer gearteten Unterbrechungen des regelmäßigen Verkehres und die Wiederaufnahme desselben;
e) Elementarereignisse (Lawinenabgänge, Überflutungen des Bahnkörpers, Damm- und Lehnenabsitzungen, Felsabstürze, Feuersbrünste u. s. w.), welche von nachteiligen Folgen für die Bahnanlage und das Bahneigentum oder für das auf Bahngrund befindliche Parteieigentum begleitet sind, Explosion von Lokomotivkesseln u. s. w.

Diese telegraphischen Anzeigen müssen kurz, deutlich und sachgemäß abgefaßt sein, die Art des Unfalles oder des Ereignisses, sowie dessen Ursachen und Folgen ersehen lassen und s o f o r t nach Feststellung des Unfalles oder des Ereignisses erstattet werden.

Über Ereignisse und Unregelmäßigkeiten bei Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften ist jedoch „a u s f ü h r l i c h e r" telegraphischer Bericht zu erstatten.

10. Bei Betrieb mit elektrischen oder anderen Motoren sind Motorwagen den Lokomotiven (Post-Nr. 1 und 6), ferner Motorzüge den Zügen gleichzuhalten, wobei auch einzeln fahrende Motorwagen als Züge anzusehen sind.

11. Für die Erstattung von Anzeigen über die in Hilfsanstalten und bei Regiebauten vorkommenden Betriebsunfälle bestehen besondere Direktiven.

---

*) Der k. k. General-Inspektion werden diese Vorfälle von der Direktion mittels Monatsausweises zur Kenntnis gebracht.
**) Über Bahnfrevel wird von der Direktion an die k. k. General-Inspektion ein Monatsausweis vorgelegt.
***) Der k. k. General-Inspektion werden diese Vorfälle von der Direktion mittels Berichtes zur Kenntnis gebracht.
†) Nur gültig für Lokalbahnen, auf welchen elektrischer, bezw. Dampfmotoren- oder gemischter (Lokomotiv- und Motoren-) Betrieb eingeführt ist.

Direktiven

B) für die Erstattung von Anzeigen über Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse im Betriebe der elektrischen Kleinbahnen.

Post-Nr.	Art des Unfalles oder des außergewöhnlichen Ereignisses	Anzuzeigen an		
		die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen	die Polizei oder an die politische Behörde	das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium und das k. k. Landesverteidigungsministerium, sowie an die nächstgelegene k. u. k. Militär-Territorialbehörde
1	Alle Zusammenstöße (Anfahren) und Streifungen von Motorzügen mit Fahrbetriebsmitteln der Bahn oder mit Straßenfuhrwerken	telegraphisch,*) bezw. mit Expreßbrief*) nach Punkt 5 der Bemerkungen	siehe Punkt 6 der Bemerkungen	siehe Punkt 4 der Bemerkungen
2	Alle Entgleisungen bei verkehrenden Motorzügen und bei Verschiebungen		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	siehe Punkt 4 der Bemerkungen
3	Alle Begegnungen von Motorzügen auf offener Strecke auf ein und demselben Geleise		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	—
4	Das Zerreißen von Motorzügen auf offener Strecke und das Entrollen von Fahrzeugen		siehe Punkt 6 der Bemerkungen	—
5	Das Dienstuntauglichwerden von Motorwagen oder elektrischen Lokomotiven	mit Expreßbrief*)	—	—

<table>
<tr><th rowspan="2">Post-Nr.</th><th rowspan="2">Art des Unfalles oder des außergewöhnlichen Ereignisses</th><th colspan="3">Anzuzeigen an</th></tr>
<tr><th>die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen</th><th>die Polizei oder an die politische Behörde</th><th>das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium und das k. k. Landesverteidigungsministerium, sowie an die nächstgelegene k. u. k. Militär-Territorialbehörde</th></tr>
<tr><td>6</td><td>Alle bei verkehrenden Motorzügen und bei Verschiebungen eintretenden Achsen-, Räder- und Tyresbrüche, wenn dadurch ein Unfall nicht herbeigeführt wurde</td><td>mit Expreßbrief*)</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>7</td><td>Das Überfahren von größeren Tieren (wie Pferde, Rinder etc.)</td><td>mit Expreßbrief*)</td><td>siehe Punkt 6 der Bemerkungen</td><td>—</td></tr>
<tr><td>8</td><td>Alle Verletzungen und Tötungen von Menschen</td><td>telegraphisch,*) bezw. mit Expreßbrief*) nach Punkt 5 und 7 der Bemerkungen</td><td>siehe Punkt 6 der Bemerkungen</td><td>siehe Punkt 4 der Bemerkungen</td></tr>
<tr><td>9</td><td>Alle Elektrisierungen von Menschen, wenn dadurch Verletzungen nicht herbeigeführt wurden</td><td>mit Expreßbrief*)</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>10</td><td>Niederstoßen von Menschen durch Motorzüge, sowie Niederstürzen beim Auf- oder Abspringen bei fahrenden Motorzügen, wenn hierbei Verletzungen nicht vorgekommen sind</td><td>mit Monatsbericht**)</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>11</td><td>Alle Schneeverwehungen, sowie Beschädigungen der Bahn, durch welche der Zugverkehr Störungen erleidet</td><td rowspan="2">telegraphisch,*) bezw. mit Expreßbrief*) nach Punkt 5 der Bemerkungen</td><td>siehe Punkt 6 der Bemerkungen</td><td>—</td></tr>
<tr><td>12</td><td>Alle Bahnfrevel, welche geeignet sind, die Sicherheit des Verkehres zu gefährden</td><td>unbedingt auf dem kürzesten Wege</td><td>—</td></tr>
<tr><td>13</td><td>Alle Brüche von Fahrdrähten und von die Oberleitung überquerenden Schwachstromdrähten, sowie alle Kurzschlüsse in der Zentrale, dann bei der Wagen- und Streckenausrüstung</td><td rowspan="3">telegraphisch,*) bezw. mit Expreßbrief*) nach Punkt 5 der Bemerkungen</td><td rowspan="3">siehe Punkt 6 der Bemerkungen</td><td>—</td></tr>
<tr><td>14</td><td>Brand im Zuge</td><td>siehe Punkt 4 der Bemerkungen</td></tr>
<tr><td>15</td><td>Andere Unfälle oder außerordentliche Betriebsereignisse, welche vermöge der Art der Ereignung Aufsehen erregen, namentlich auch alle derlei Ereignisse, bei welchen Allerhöchste und Höchste Herrschaften durch den Betrieb der Bahn gefährdet wurden</td><td>—</td></tr>
</table>

Bemerkungen.

1. Die Anzeigen sind bei den Wiener städtischen Straßenbahnen von den Betriebsbahnhöfen, von den übrigen Kleinbahnen von der Betriebsleitung (Direktion) zu erstatten.

2. Die Anzeigen müssen kurz, deutlich und sachgemäß, den Tag, den Ort (bei Unfällen auf der Strecke nebst dem Kilometer, bei Strecken in verbautem Gebiete auch die nächsten kreuzenden Straßen) und die Art des Unfalles oder des Ereignisses, sowie dessen Ursache und Folgen ersehen lassen und sofort nach Feststellung des Unfalles oder des Ereignisses erstattet werden. Jedes Telegramm*) hat die Bezeichnung der Bahnverwaltung und die Aufgabezeit zu enthalten.

3. Ist ein Unfall oder ein Ereignis gemäß den Bestimmungen der Punkte 4 und 5 auch der politischen Behörde, sowie den Militärbehörden angezeigt worden, so haben die an die k. k. General-Inspektion zu erstattenden Anzeigen am Schlusse eine diesbezügliche Bemerkung zu enthalten.

4. Werden bei einem Bahnunfalle Mitglieder der bewaffneten Macht verletzt oder getötet, so ist unter allen Umständen die telegraphische*) Anzeige an das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium und an die nächstgelegene k. u. k. Militär-Territorialbehörde, hinsichtlich der Landwehr (des Landsturmes) auch an das k. k. Landesverteidigungsministerium zu erstatten.

5. An Stelle der telegraphischen*) Anzeigen sind, insofern in dieser Tabelle auf den vorliegenden Punkt hingewiesen erscheint, bei minder wichtigen Unfällen oder Betriebsereignissen, welche eine sofortige Beteiligung der Aufsichtsbehörde an den bezüglichen Erhebungen nicht voraussetzen lassen, schriftliche Anzeigen mittels Expreßbriefen*) zu erstatten.

6. An Orten, in denen die Handhabung der Lokalpolizei landesfürstlichen Polizeibehörden übertragen ist, ist lediglich dieser Behörde für den Umfang des Polizeirayons unverweilt die Anzeige zu erstatten.

An allen anderen Orten ist die Anzeige sowohl der Ortspolizei, als auch der zuständigen politischen Behörde zu erstatten, gleichviel ob bei dem Unfalle ein Sicherheitsorgan (Wachmann, Gendarm etc.) interveniert hat oder nicht.

Wenn sich anläßlich eines Unfalles oder außergewöhnlichen Ereignisses der Verdacht einer strafbaren Handlung ergibt, wird seitens der k. k. Polizeibehörde, bezw. der politischen Behörde die Anzeige an das zuständige k. k. Gericht, bezw. an die k. k. Staatsanwaltschaft erstattet.

Unbeschadet von diesen Anzeigen hat das Fahrpersonal von jedem Unfalle oder sonstigen außergewöhnlichen Ereignissen nach Zulässigkeit der diesem Personale obliegenden dienstlichen Funktionen und der sonstigen Umstände sofort dem nächsten Sicherheitsorgan (Wachmann, Gendarm etc.) entweder selbst mündliche Meldung zu machen oder dafür Vorsorge zu treffen, daß diese Meldung durch andere Personen gemacht werde.

7. An die k. k. General-Inspektion sind nicht anzuzeigen:

Verunglückungen von Menschen, welche an oder bei völlig zum Stillstande gelangten Motorzügen und Fahrzeugen vorkommen, beim Öffnen und Schließen der Wagenfenster und Türen sich ereignen.

Verunglückungen beim Gehen auf den Geleisen oder beim Überschreiten derselben infolge Ausgleitens, Stürzens u. dgl. beim Anzünden und Ablöschen von Laternen, bei Bedienung der Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Brückenwagen, fester Signale, bei Ein-, Aus- oder Umladung von Gütern, bei Bau- und Bahnerhaltungsarbeiten u. s. w., insofern diese Verunglückungen nicht nach Post-Nr. 9 anzuzeigen sind.

8. An das k. k. Eisenbahnministerium sind von den unter Punkt 1 angeführten Dienststellen telegraphische*) Anzeigen direkt zu erstatten über alle Unfälle und außergewöhnlichen Ereignisse, welche ihrer Natur nach oder zufolge der damit verbundenen Umstände geeignet sind, öffentliches Aufsehen zu erregen.

Hierzu gehören unter allen Umständen:

a) Alle Tötungen und schweren Verletzungen von Menschen;
b) alle Unterbrechungen des regelmäßigen Verkehres und die Wiederaufnahme desselben, insofern eine solche Unterbrechung länger als einen Tag dauert;
c) Elementarereignisse, welche von nachteiligen Folgen für die Bahnanlage und das Bahneigentum oder für das auf Bahngrund befindliche Parteieigentum begleitet sind u. s. w.

Diese telegraphischen*) Anzeigen müssen kurz, deutlich und sachgemäß abgefaßt sein, die Art des Unfalles oder des Ereignisses, sowie dessen Ursachen und Folgen ersehen lassen und sofort nach Feststellung des Unfalles oder Ereignisses erstattet werden.

Über Ereignisse, bei welchen Allerhöchste und Höchste Herrschaften durch den Betrieb der Bahn gefährdet wurden, ist jedoch ausführlicher telegraphischer*) Bericht zu erstatten.

9. Für die Erstattung von Anzeigen über die in Hilfsanstalten und bei Regiebauten vorkommenden Betriebsunfälle bestehen besondere Direktiven.

---

*) Von den Wiener städtischen Straßenbahnen sind mit Ausnahme Punkt 8, letzter Absatz der Bemerkungen, alle jene Fälle, welche telegraphisch anzuzeigen sind, mittels Expreßbriefes (Rohrpost) — bei besonders wichtigen, Aufsehen erregenden Fällen überdies durch kurze telephonische Vormeldung — dagegen alle Fälle, die mittels Expreßbriefen anzuzeigen sind, mit einfachen Briefen zur Anzeige zu bringen.

**) Von den Wiener städtischen Straßenbahnen sind auch alle anderen mittels Expreß- oder einfachen Briefen anzuzeigenden Unfälle und außergewöhnlichen Betriebsereignisse in diesen Monatsausweis aufzunehmen.

Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 2. August 1905, Z. 31.869, an die österreichischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend die Einreihung von Metallpatronen für Schnellfeuergeschütze ohne Geschoßzünder aus Nr. XXXV a in Nr. XXXVI der Anlage B zum Betriebsreglement.

Mit Rücksicht auf Wünsche aus Interessentenkreisen findet das Eisenbahnministerium nach gepflogenem Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Handelsministerium auf Grund des einschlägigen Sachverständigengutachtens mit Gültigkeit vom 7. August 1905 Metallpatronen für Schnellfeuergeschütze ohne Geschoßzünder bei Einhaltung der nachstehenden Bedingungen aus Nr. XXXV a der Anlage B zum Betriebsreglement, sowie aus § 1, Ziffer 3, der Handelsministerial-Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, auszunehmen und in die Nr. XXXVI der vorerwähnten Anlage einzureihen:

Metallpatronen für Schnellfeuergeschütze ohne Geschoßzünder sind neben- und übereinander in gut gearbeitete, dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Holzkisten (Verschläge) derart fest zu verpacken, daß ein Verschieben der Patronen in den Behältern nicht stattfinden kann. — Die Verschläge haben mit Handhaben versehen und deren Deckel mittels verzinnter Holzschrauben befestigt zu sein.

Die Behälter müssen mit der deutlichen Aufschrift „Metallpatronen für Schnellfeuergeschütze ohne Geschoßzünder“ versehen sein. Das Bruttogewicht eines Behälters darf 100 kg nicht überschreiten.

Der Absender hat im Frachtbriefe eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, daß die in dem Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen . . . . verschlossene Sendung in bezug auf Beschaffenheit und Verpackung den mit Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 2. August 1905, Z. 31.869, getroffenen Bestimmungen entspricht.“

Die formelle Durchführung im Betriebsreglement, bezw. in der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, bleibt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:

Wrba m. p.

Schiffahrt.

Pionierübungen auf der Donau. Laut einer Kundmachung der k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 20. Juli 1905 wird das k. u. k. Pionier-Bataillon Nr. 6 in der Zeit vom 1. bis einschließlich 28. August 1905 in der Strecke zwischen Stromkilometer 9 bis 7 vom linken Ufer der Donau aus größere Übungen im Baue von halbpermanenten Brücken mit eisernen Schiffen vornehmen, welche ungefähr ein Drittel der Strombreite beanspruchen werden. Alle Fahrzeuge, welche die bezeichnete Stromstrecke während der Dauer dieser Übungen passieren, haben sich daher ungefähr 150 m vom linken Ufer zu halten. Als Zeichen, daß Übungen stattfinden, gilt für die talwärts verkehrenden Fahrzeuge eine blaue Flagge, welche am linken Donauufer zunächst des Stromkilometers 11 auf einer 4 m hohen Stange gehißt werden wird. Falls ein Brückenteil über Nacht eingebaut verbleibt, so wird die erste und letzte im Wasser befindliche Unterlage von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang stromauf- und abwärts mit einer roten Laterne bezeichnet sein.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Wodňan - Moldauthein. (Generalversammlung.) Am 20. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates kaiserl. Rates Eduard Bazika und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Anton Freiherrn v. Koblitz die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Wodňan-Moldauthein statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 1050 Aktien mit 210 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 54.980·64 (gegen K 51.172·79 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 334·23 (K 3120·88), die Zinseneingänge K 3711·74 (K 3481·88), die Betriebsausgaben K 60.110·36 (K 44.737·19), die sonstigen Auslagen K 13.850·07 (K 9937·16), die Verwaltungsausgaben K 5635·09 (K 5503·99) und der Jahresabgang K 20.568·91 (K 2402·79). Da der Hypothekardarlehensdienst K 55.916·88 (K 55.916·88) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 76.485·79 (K 58.319·67) oder mit 136·7 Prozent (104·3 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner wurden in den Verwaltungsrat die ausscheidenden Mitglieder Karl Malek, Karl Nikolan und Doktor Siegfried Werner wieder- und Fabriksdirektor Johann Blaschczik neugewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden kaiserl. Rat Eduard Bazika neuerlich zum Präsidenten und Hofrat Franz Kreysa neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 26.975.]

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad. (Generalversammlung.) Am 18. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Prälaten Gilbert Helmer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Hans Kolisko die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad statt. An derselben nahmen 17 Aktionäre teil, welche 4750 Aktien mit 950 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 943.878·26 (gegen K 853.688·63 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 9314·05 (K 25.349·34), die Zinseneingänge K 654·80 (K 227·79) und diverse Einnahmen K 346·50 (K 259·60), die Betriebsausgaben K 422.282·34 (K 396.132·75), die sonstigen Auslagen K 155.063·56 (K 96.693·94), die Verwaltungsauslagen K 18.366·15 (K 18.105·11), die Zinsenausgaben K 18.721·54 (K 13.622·34) und der verfügbare Jahresertrag K 339.760·02 (K 354.971·22). Da der Hypothekardarlehensdienst K 342.733·92 (K 342.733·92) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 2973·90 in Anspruch genommen. (Im Vorjahre ergab sich ein Überschuß per K 12.237·30.) Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Sodann wurden die ausscheidenden Verwaltungsräte Dr. Anton Stöhr, Prälat Gilbert Helmer, Dr. Ferdinand Fleischner, Doktor Siegfried Werner und Dr. Josef Zintl wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Anton Stöhr zum Präsidenten und Prälat Gilbert Helmer zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 25.580.]

Lokalbahn Zwittau-Polička. (Generalversammlung.) Am 19. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Wenzel Hübsch und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Ladislaus Miller die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Zwittau-Polička statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre teil, welche 1650 Aktien mit 330 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 200.215·90 (gegen K 190.657·15 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 2151·49 (K 3031·22), die Zinseneingänge K 14.732·04 (K 15.274·32), die Betriebsausgaben K 164.503·63 (K 150.729·84), die sonstigen Auslagen K 25.645·91 (K 16.762·74), die Verwaltungskosten K 10.988·34 (K 10.862·58) und der verfügbare Jahresertrag Kronen 15.961·55 (K 30.607·53). Da der Hypothekardarlehensdienst Kronen 137.056·32 (K 137.056·32) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 121.094·77 (K 106.448·79) oder mit 88·35 Prozent (77·67 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden von der Generalversammlung genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Dr. Wenzel Hübsch, Dr. Max Budig, Johann Filipi und Robert Langer wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Wenzel Hübsch zum Präsidenten und Doktor Max Budig zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 34.975.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstraße.

Monat Juli 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Juli 1905	Eingelagert (vom ersten bis letzten Juli)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten Juli)	Stand am letzten Juli 1905
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	95.685	33.728	35.458	93.955
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren	4.618	1.202	1.097	4.723
Fette	7.504	2.479	1.304	8.679
Kaffee	5.077	1.518	1.568	5.027
Wein	5.158	312	755	4.715
Zucker	42.615	13.369	16.439	39.545
Eier	4.992	2.664	311	7.345
Diverse	25.721	12.184	13.984	23.921
Assekuranzwert . . K	8,085.736	3,203.511	3,093.597	8,195.650

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 26 Arbeitstagen 26.600 kg, Assekuranzwert von K 242.300.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten Juli)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten Juli)	Stand am letzten Juli 1905
Lagerscheine:				
Stück	8	—	2	6
Versicherungswert . K	36.630	—	9.600	27.030
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Juli 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Juli 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juli 1905
		vom ersten bis letzten Juli		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	38.047	183.35	21.177	35.205
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	11.433	—	767	10.666
Hafer	17.322	11.029	14.228	14.123
Korn	1.579	3.663	2.409	2.833
Mais	96	2.148	727	1.517
Rübsen	16	—	—	16
Gerste	73	—	—	73
Diverse	7.528	1.495	3.046	5.977
Assekuranzwert . . K	732.710	181.180	243.108	670.782

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juli 1905
		vom ersten bis letzten Juli		
Lagerscheine:				
Stück	3	—	1	2
Versicherungswert . . K	39.900	—	14.100	25.800
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 158.048 kg, Assekuranzwert von K 16.971.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	Juli 1905				Juli 1904			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt	194.388	159.289	208.675	145.002	290.705	223.158	238.005	275.858
Darunter:								
Weizen	12.234	23.455	24.875	10.814	20.977	13.803	21.648	13.132
Roggen	20.671	20.316	31.552	9.435	17.705	23.097	24.530	16.272
Gerste	9.039	1.698	2.446	8.291	5.505	745	4.524	1.726
Hafer	58.903	44.291	71.252	31.942	90.038	55.350	51.929	93.459
Mais	16.026	45.572	42.670	18.928	72.743	104.330	99.241	77.832
Hirse	1.120	118	559	679	2.689	—	1.050	1.639
Bohnen	319	49	208	160	1.552	420	280	1.692
Erbsen	1.299	292	984	607	3.766	—	180	3.586
Malz	3.118	430	1.398	2.150	520	422	471	471
Reps	250	2.728	2.753	225	2.850	526	131	3.245
Hanfsamen	704	164	126	742	747	—	280	467
Wicken	1.203	11	623	591	6.425	733	857	6.301
Mehl	9.723	11.760	16.460	5.023	29.988	19.052	25.034	24.006
Kleie	3.135	1.736	1.353	3.518	1.878	459	525	1.812
	137.744	152.620	197.259	93.105	257.383	218.937	230.680	245.640
Spiritus	7.488	—	—	7.488	4.506	—	—	4.506
Zucker	1.147	108	101	1.154	1.181	—	337	824
Wein	23.650	287	6.012	17.925	6.742	1.630	2 255	6.117
Öle und Fette	2.711	157	494	2.374	1.623	230	161	1.692
Sonstige Waren	21.648	6.117	4.809	22.956*	19.270	2.361	4.552	17.079†
Mittlere Tagesbewegung	14.153 Meterzentner				17.737 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	4,851.180	1,125.900	2,148.850	3,828.230	5,383.560	1,894.350	2,089.130	5,188.780

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	37	5	10	32	25	12	11	26
Versicherungswert . . . K	535.700·—	49.800·—	121.000·—	464.500·—	405.600·—	279.100·—	303.300·—	381.400·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Darunter 992 Meterzentner Linsen.
†) Darunter 1036 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 31. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Bielefeld Ost der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover in den Klassenguttarif, bezw. in die Ausnahmetarife Nr. 5 (Pflaumen), Nr. 20 (Eisen) und Nr. 21 (Maschinen) des vom 1. Juli 1905 gültigen Tarifes für den obgenannten Verkehr aufgenommen.

Für Bielefeld Ost gelangen die für Bielefeld bestehenden Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 2. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.876/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1097]

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen von Österreich-Ungarn nach Itzkany, Predeal und Verciorova.

Aufnahme der Station Brünn (St.E.G. und K.F.N.B.).

Die Stationen Brünn St.E.G. und K.F.N.B. werden in die Abteilung C (Güterwagen) des in Aufschrift bezeichneten, vom 15. Juni 1895 gültigen Tarifes mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, bezw. bis zur Regelung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, mit den nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

	Abteilung C Franken pro Wagenachse
Von Brünn St.E.G./K.F.N.B. nach Predeal	121·11
Von Brünn St.E.G./K.F.N.B. nach Verciorova	94·97

Wien, am 2. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.879/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1098]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 87 vom 29. Juli 1905 auf Seite 1969 unter fortl. Nr. [1062] verlautbarten Kundmachung des Sächsisch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes sind die unter 1 vorkommenden Stationsnamen „Welmsdorf" auf „Wölmsdorf" und „Nieder-Einsiedl" auf „Nieder-Einsiedel" abzuändern.

Wien, am 1. August 1905. T.-A.-B.-Z. 13.623/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 90 v. 5./VIII. 1905. [1099]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung eines Schnittfrachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Krechowice für Güter der Wagenladungsklasse B in den obgenannten Tarif wie folgt einbezogen:

Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel 1 a Frachtsätze für 100 kg in Pfennig Wagenladungsklasse B
Krechowice	236

Wien, am 1. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.490/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1100]

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Adriatisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Tarifberichtigungen.

In dem vom 1. August 1905 gültigen Nachtrag IV zum Verbandsgütertarife, Teil II, des Adriatisch-Norddeutschen Eisenbahnverbandes sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

Auf den Seiten 9—11, bezw. 13—15 haben die mit 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10. und 11. bezeichneten Absätze die Bezeichnungen 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8. und 9. zu erhalten.

Auf den Seiten 9 und 13 ist
in der 10. Zeile von unten statt 5. zu setzen 3
„ „ 9. „ „ „ „ 8. „ „ 6
„ „ 7. „ „ „ „ 4 b „ „ 2 b

Auf Seite 10 (16. Zeile von oben) und auf Seite 14 (21. Zeile von oben) hat es statt 4 b zu lauten 2 b.

Auf Seite 11 (9. Zeile von oben) und auf Seite 15 (14. Zeile von oben) ist statt 4—I a, bezw. 4—I—a zu setzen 2 a.

Die in Nr. 82 dieses Blattes, Seite 1881, Post [1004], erschienene Kundmachung wird hiermit aufgehoben.

In dem ebenfalls vom 1. August 1905 gültigen Nachtrag III zum Verbandsgütertarife, Teil II, des Adriatisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes ist auf Seite 18 in der 11. Zeile von oben die Abteilungsbezeichnung a) zu streichen.

In diesem Nachtrage sind ferner auf Seite 19 die Entfernungen für Dresden-Neustadt im Verkehre mit
Triest . . . . . . von 1213 auf 1143 km
Fiume . . . . . . „ 1208 „ 1138 km
Pola . . . . „ 1293 „ 1223 km
Rovigno . . . . . „ 1283 „ 1213 km
zu berichtigen.

Wien, am 1. August 1905. S.B. Z. 8840-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1101]

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1903.

Einführung direkter Frachtsätze für Braunkohle von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen nach Stationen der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen folgende direkte Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

Von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Nach den Stationen der Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	
	Slawkowitz	Boratsch, Bystritz a. P., Doubrawnik, Nedwieditz, Neustadtl (Iglauer Kreis), Prudka, Rossoch, Rozna, Tischnowitz (L.B.)
	Heller für 1000 kg	
Brüx	1258	1280
Dux	1224	1260
Franz Josef-Stollen	1212	1252
Holtschitz-Seestadtl	1268	1290
Karbitz	1174	1200
Komotau	1274	1296
Maria-Ratschitz	1232	1268
Mariaschein	1184	1214
Paredl	1256	1278
Schallan	1187	1224
Schönfeld	1170	1192
Schwaz-Kuttowitz	1224	1260
Settenz	1206	1244
Teplitz	1198	1236
Triebschitz	1264	1286
Türmitz	1166	1188
Ullersdorf	1212	1252

Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Nach den Stationen der Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz							
	Frauenthal	Přibyslau	Ronow a. d. Saz.	Saar in Mähren	Sazawa	Slawkowitz	Uttendorf-Hesow	Boratsch, Bystritz a. P., Doubrawnik, Nedwieditz, Neustadtl (Iglauer Kreis), Prudka, Rossoch, Rozna, Tischnowitz L.B.
	Heller für 1000 kg							
Bilin	—	—	—	—	—	1234	—	1268
Bruch Dux-Liptitz Kosten Ober-Georgenthal Oberleutensdorf Ossegg u. Ossegg II Ossegg-Riesenberg Teplitz-Waldthor Wiesa-Oberleutensdorf	1144	1194	1204	1294	1254	1344	1174	1380
Brüx	—	—	—	—	—	1258	—	1280
Eisenberg Rosenthal-Graupen	1174	1224	1234	1324	1284	1374	1204	1410
Ladowitz	—	—	—	—	—	1224	—	1260
Seidowitz	1154	1204	1214	1304	1264	1354	1184	1388
Trupschitz	—	—	—	—	—	1354	—	1376

In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.

Teplitz, am 1. August 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Niederländisch-Österreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über Eger.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 gelangen nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

Von	Nach	Über	Einfache Fahrt für alle Züge II. Kl.	Einfache Fahrt für alle Züge III. Kl.	Hin- und Rückfahrt für alle Züge II. Kl.	Hin- und Rückfahrt für alle Züge III. Kl.	Gepäcksfracht für 10 kg Gesamtgewicht	Gepäcksfracht für 10 kg Übergewicht
			Mark					
Saalfeld-Karlsbad B.E.B.		Weida-Eger oder Franzensbad	15 60	10·40	24·70	16·—	0·21	0·93
Saalfeld-Marienbad		Weida-Eger oder Franzensbad	14·40	9·70	22·30	14·60	0·14	0·93

Die Gepäcksfrachtsätze finden auch im Verkehre nach Saalfeld Anwendung.

Wien, am 2. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.582/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 90 v. 5./VIII. 1905. [1103]

Bayerisch-Österreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 15. August 1905 werden die nachstehenden Fahrpreise und Gepäckstaxen eingeführt:

Im Verkehre	Einfache Fahrkarten für alle Züge II. Kl.	Einfache Fahrkarten für alle Züge III. Kl.	Einfache Fahrkarten für Personenzüge II. Kl.	Einfache Fahrkarten für Personenzüge III. Kl.	Rückfahrkarten für Personenzüge II. Kl.	Rückfahrkarten für Personenzüge III. Kl.	Gepäckstaxe für je 10 kg Gesamtgewicht
	Mark						
Zwischen St. Anton und München H.B. über Bregenz—Lindau per Bahn	22·50	14·50	—	—	—	—	1·22
Von Salzburg nach Altötting über Steindorf—Braunau-Simbach—Mühldorf	—	–	5·80	3·60	10·30	6·20	0·43

Wien, am 1. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.725/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1104]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den Französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. April 1902.

Berichtigung einer Kundmachung.

In Nummer 88 dieses Blattes vom 1. August 1905 ist in der Kundmachung Nummer [1073] der ausgewiesene Frachtsatz für

Kolin (St.E.G. und Ö.N.W.B.) . . . }
Kralup (B.E.B.) . . . . } —Epinal
Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.) . }

von Franken 43·95 auf Franken **43·05** für 1000 kg richtigzustellen.

Wien, am 3. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.325/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1105]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. März 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt für die frachtgutmäßige Beförderung von Gewehrschäften, roh vorgerichtete, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief von Krozingen, Station der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, nach den Budapester Bahnhöfen der Frachtsatz von 305 Pfg. für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 1. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.836/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1106]

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1903.

Einführung direkter Frachtsätze für Braunkohle von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen nach Kržeschitz Ö.N.W.B.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Station Kržeschitz der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn für den allgemeinen Frachtgutverkehr in Wagenladungen bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1906, gelangen folgende Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

Von	Nach Kržeschitz Ö.N.W.B. Heller für 1000 kg
Bilin k.k.St.B.	422
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	434
Dux und Ladowitz	406
Franz Josef-Stollen	390
Holtschitz-Seestadtl	444
Karbitz	338
Komotau	450
Maria-Ratschitz	422
Mariaschein	352
Paredl	432
Schallan	311
Schönfeld	330
Schwaz-Kuttowitz	406
Settenz	382
Teplitz	374
Triebschitz	440
Türmitz	326
Ullersdorf	390
Trupschitz	530

In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.

Teplitz, am 31. Juli 1905. A.T.E. Z. 20.960/05.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1107]

Niederösterreichische Landesbahnen.

Eröffnung der Teilstrecken Kirchberg a. d. P. — Laubenbachmühle und Mank — Ruprechtshofen in Fortsetzung der Linie St. Pölten — Kirchberg a. d. P. — Mank.

Am 6. August 1905 werden die Stationen Schwarzenbach a. d. P., Frankenfels, Laubenbachmühle, St. Leonhard am Forst und Ruprechtshofen, die Halte- und Ladestelle Loich, sowie die Personenhaltestellen Schwerbach, Weißenburg und Boding der obgenannten Teilstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangen die angeführten Stationen für den Gesamtverkehr, die Halte- und Ladestelle Loich für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, sowie für Frachtgüter in Wagenladungen und die übrigen Personenhaltestellen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Nebst dem Tarife, Teil I, Abteilung A und B, findet der Tarif, Teil II, der Niederösterreichischen Landesbahnen samt dem Nachtrage I auf die genannten Stationen und Haltestellen volle Anwendung.

An die in den Haltestellen einsteigenden Personen werden die Fahrkarten durch das Zugsbegleitungspersonal im Zuge ausgegeben. Die Gepäcksabfertigung ab den Haltestellen erfolgt im Nachzahlungswege.

Die vom Tage der Eröffnung an verkehrenden gemischten Züge und Motorwagen sind bereits im Sommerfahrplane der Linie St. Pölten—Kirchberg a. d. P.—Mank enthalten.

Wien, am 26. Juli 1905.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1108]

Beförderung von Warenmustern in Körben zu dem für Musterkoffer gewährten ermäßigten Tarife.

Der Anhang 5 des Personentarifes, Teil I, für die österreichischen Eisenbahnverwaltungen, enthaltend die „tarifmäßigen Begünstigungen für Musterkoffer von Handlungsreisenden auf österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen" erfährt mit Gültigkeit vom 1. August 1905 eine Ergänzung dahin, daß von dem genannten Zeitpunkte an auch Warenmuster in Körben — mit Ausschluß von Fahrrädern — unter Anwendung des ermäßigten Tarifes für Musterkoffer befördert werden.

Die Bestimmungen über die äußere Kenntlichmachung der Musterkoffer, sowie die sonstigen Bedingungen des bezogenen Anhanges finden in vollem Umfange auch auf Musterkörbe Anwendung.

Wien, im Juli 1905. St.-B.-D.-Z. 55.690/05

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1109]

Lokalbahn Auspitz.

Berichtigung der Stationsbezeichnung im Tarife, Teil II.

In dem mit 1. August 1905 zur Neueinführung gelangten Lokaltarife soll die Lokalbahnstation richtig „Stadt Auspitz" und nicht „Auspitz Stadt" lauten.

Brünn, am 1. August 1905.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1110]

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Einführung von Schnittfrachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten in der Schnitt-Tariftabelle, Abteilung B, des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Eier und totes Geflügel) des seit 1. Juli 1905 eingeführten Tarifes für den obgenannten Verkehr nachstehende Schnittfrachtsätze in Kraft:

		a) 5000 kg	b) 10.000 kg
		Centimes Gold für 100 kg	
Leskowac	Stationen der kgl Serbischen Staatseisenbahnen	184	155
Pirot		202	169
Vranja		224	188

Wien, am 2. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.874/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905. [1111]

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1450	V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	**Österr. Nordwestbahn**	Steine des Spezialtarifes 3 (exklusive Kalksteine)	Czernosek	Wien Ö.N.W.B. transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Ö.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	83 Heller	71 Heller	12 Heller	Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, die in Czernosek Ö.N.W.B. mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Südbahn, Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, mit Ausnahme von Wien und Stadlau, Eisenbahn Wien-Aspang, sowie nach nördlich von Floridsdorf gelegenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Aufgabe gelangen
					Jedlersdorf Ö.N.W.B. transit				80 Heller	71 Heller	9 Heller			
1451	V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.472 1900	Spiritus, raffiniert	den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Landesgrenze bei Beskid	Aufgabe als Frachtgut mit direkten nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1906	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	34 Heller	Im Kartierungswege		Die laut Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, unter VIII bestehenden Reexpeditionsbegünstigungen werden durch die nebenstehende Frachtermäßigung nicht beeinflußt, vielmehr sind die auf Grund der ersteren zur Anwendung gelangenden Frachtsätze noch um die nebenbezifferten Nachlässe zu kürzen
					Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)						17 Heller			
					Landesgrenze bei Lupków (Vidrány)						20 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1452	V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 8978-C1/05	Kerzen	Wr. Neustadt	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. **Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen.** **Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen.** Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	**Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, bezw. Anhang hierzu**	Bezüglicher Sonderfrachtsatz besteht nicht	218 Heller		Nach Maßgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	**Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII bezeichneten Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist**	
1453	V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Zement	Kwassitz-Tlumatschau	Tobitschau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Aufladens der Transporte durch Parteiorgane und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Besteht kein direkter Frachtsatz	26		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1454 V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Paraffin	Kralup B.N.B.	Stockerau Ö.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	224 Heller		Im Kartierungswege		
1455 V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schwartenholz (Brennholz)	Raitz	Czernowitz bei Brünn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Lokalbahn Brünn-Lösch zur Auflieferung gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	22 Heller	20 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
1456 V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	Gablonzer elektrische Bahnen		Baumaterialien	Reichenau	Johannesberg	Siehe Publikation Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 vom 25. Mai 1905, fortl. Nr. 1191			14 Heller	9 Heller	5 Heller	Kartierung		
			Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 78 vom 8. Juli 1905, fortl. Nr. 1339, publizierten ermäßigten Frachtsätze gelten nur für Sendungen von mindestens 5000 kg											
									Heller	Heller	Heller			
			Cement	Reichenau b/G.	Seidenschwanz	Wagenladung	bis auf Widerruf	Lokaltarif	22	16	6	Kartierung		
			Cement	Reichenau b/G.	Gablonz-Brandl	Wagenladung	bis auf Widerruf	Lokaltarif	32	18	14	Kartierung		
			Güter des Spezialtarifes 1	Reichenau b/G.	Lautschnei	Wagenladung	bis auf Widerruf	Lokaltarif	—	22	—	Kartierung		
			Güter des Spezialtarifes 1	Reichenau b/G.	Johannesberg	Wagenladung	bis auf Widerruf	Lokaltarif	46	28	16	Kartierung		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1457 V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 5658/05		Rohzucker der Pos. Z—15 b) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Lužan		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	**vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905**	**Tarif, Teil II, Heft 1, für den Ost-Nordwest-Österreichischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Jänner 1905**	**Heller**	**Heller**	**Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Direktion längstens bis 1. März 1906 erlegt sein müssen**	**Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist an dem Frachtzugeständnisse nicht beteiligt**
					Chybi				341	215	126			
					Freiheitsau				362	245	117			
					Mähr. Ostrau-Oderfurt				356	235	121			
					Troppau				367	251	116			

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	5 Beteiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation: von	nach	8 Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	9 Besondere Bemerkungen
50 V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	Nr. 73 vom 27. Juni 1905	1292	Österr. Nordwestbahn		Maschinen, zerlegte, und Maschinenteile	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	Marchegg transit	In der Rubrik 14 „Besondere Bemerkungen“ soll es statt: „Budapest Erzsebetváros“ richtig lauten: **„Erzsébetfalva“**	
51 V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	Nr. 22 vom 23. Februar 1905	685	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhmische Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	In diversen Relationen		In die Spalte 3 ist am Schlusse nach dem Worte Verbindungsbahn die Eigentumsbahn-Bezeichnung **„Sächsische Staatsbahnen“** aufzunehmen	
V.-B. Nr. 90 v. 5./VIII. 1905	Nr. 88 vom 1. August 1905	1443	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Koksasche, Koksiösche und Kokszünder	Mähr.-Ostrau-Oderfurt	Karolinegrube O.S.E.	**Der Text der Spalte 5 nach hat zu lauten: „Karolinegrube O.S.E.“**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 91. **Wien, 8. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 7 des XVII. Jahrganges (1903) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 24. Juli 1905,*) betreffend die Erwerbung der Pinzgauer Lokalbahn für den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, das Unternehmen der Pinzgauer Lokalbahn gegen Übernahme der zu Zwecken des Baues und der Instruierung dieser Lokalbahn aufgenommenen beiden Anlehen der Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft, und zwar des vierprozentigen Prioritätsanlehens im ursprünglichen Nominalbetrage von K 2,700.000 und des bei dem Salzburger Landesausschusse aufgenommenen Hypothekardarlehens im ursprünglichen Betrage von K 308.000, unter Entlastung des Herzogtums Salzburg von der bezüglich des ersteren Anlehens ihm obliegenden Garantieverpflichtung zur Selbstzahlung für den Staat zu erwerben.

Artikel II.

Die im Artikel I der Regierung erteilte Ermächtigung wird an die Bedingung geknüpft, daß seitens des Herzogtums Salzburg die nachstehend angeführten Verpflichtungen erfüllt worden sind:

1. Der Salzburger Landesausschuß hat die gegenwärtig im Besitze der Marktgemeinde Zell am See befindlichen 100 Stück Stammaktien der Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft à K 400 Nominale, das ist im Gesamtnominalbetrage von K 40.000, von der Gemeinde Zell am See zu erwerben und sohin der Staatsverwaltung unentgeltlich zu übergeben.

2. Das Herzogtum Salzburg hat der Staatsverwaltung den Kapitalsbetrag von K 1,000.000 bar zu bezahlen.

3. Das Herzogtum Salzburg hat bedingungslos auf alle demselben gegenüber der Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft aus dem Titel der Garantiegewährung in dem Zeitpunkte der Einlösung der Bahn durch den Staat zustehenden Forderungen und Rechtsansprüche zu verzichten.

Artikel III.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildende Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben und darf die Übertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel IV.

Für die in Absicht auf die Erwerbung der Pinzgauer Lokalbahn durch den Staat zwischen der Staatsverwaltung einerseits und der Gesellschaft der Pinzgauer Lokalbahn, sowie mit dem Landesausschusse des Herzogtums Salzburg anderseits getroffenen oder zu treffenden Vereinbarungen, für alle zu diesem Zwecke errichteten

*) Enthalten in dem am 4. August 1905 ausgegebenen XLIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 128.

oder zu errichtenden Verträge und sonstigen Urkunden, wie auch für die aus diesem Anlasse erfolgenden bücherlichen Eintragungen und Löschungserklärungen, dann für die hierauf bezüglichen Eingaben und Ausfertigungen wird die Befreiung von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren gewährt.

Artikel V.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Kraft tritt, wird Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 24. Juli 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Kosel** m. p. **Wrba** m. p.

Gesetz vom 24. Juli 1905,*) womit weitere Kredite zum Zwecke der Ausführung und Ausgestaltung der mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes des Staatseisenbahnverwaltung bewilligt werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Zur Bestreitung der für den gänzlichen Ausbau der im Artikel I des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, unter 1 bis 4 angeführten Bahnlinien und der Eisenbahn Spalato-Aržano noch erforderlichen Kosten werden der Regierung außer den im Artikel VIII des gedachten Gesetzes bewilligten Krediten für die Jahre 1905 bis 1908 weitere Kredite im Höchstbetrage von K 147,774.000 bewilligt.

Artikel II.

Diese Kredite verteilen sich jahrweise auf die einzelnen Linien wie folgt:

	1905	1906	1907	1908	Summe
			Kronen		
1. Tauernbahn	8,040.000	12,000.000	12,750.000	22,756.000	55,546.000
2. Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrea	43,700.000	19,200.000	14,000.000	2,529.000	79,429.000
3. Lemberg—Sambor—ungarische Grenze	3,000.000	450.000	—	—	3,450.000
4. Pyhrnbahn	5,922.000	2,769.000	—		8,691.000
5. Spalato—Aržano	—	658.000	—	—	658.000
Summe	60,662.000	35,077.000	26,750.000	25,285.000	147,774.000

Artikel III.

Des weiteren wird der Regierung zum Zwecke der Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der k. k. Staatsbahnen für das Jahr 1905 ein Kredit von K 11,800.000 bewilligt.

Artikel IV.

Zur Bedeckung der in den Artikeln I und III bewilligten Kredite von zusammen K 159,574.000 können Obligationen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente oder Obligationen der mit dem Gesetze vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, geschaffenen Investitionsschuld in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher zur Beschaffung der vorgenannten Summe in barem erforderlich ist.

Demgemäß sind Obligationen im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Artikel V.

Im übrigen finden die in den Artikeln X und XI des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, enthaltenen Bestimmungen auf die in den Artikeln I und III des gegenwärtigen Gesetzes bewilligten Kredite sinngemäße Anwendung.

Artikel VI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Ischl, am 24. Juli 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Kosel** m. p. **Wrba** m. p.

---

*) Enthalten in dem am 4. August 1905 ausgegebenen XLIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 129.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, enthält nicht nur bergpolizeiliche Maßregeln (§§ 1 und 2), sondern hat auch den Zweck, die rechtlichen Beziehungen zwischen Bergbauunternehmungen und Eisenbahnen zu regeln.

2. Die Vorschriften des § 8 der zitierten Ministerialverordnung kommen zur Anwendung, wenn die nach §§ 4 und 6 von den kompetenten Behörden angeordneten Schutzmaßregeln und Beschränkungen sich nicht als ausreichend erwiesen oder wenn zur Zeit der Konsentierung der Bahn, bezw. zur Zeit der Verleihung des Bergbaues die Vorschreibung bestimmter Sicherheitsvorkehrungen unterblieben ist.

(Erkenntnis vom 19. Juni 1902, Z. 5572.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des M. M., Bergwerksbesitzers in T., gegen das k. k. Ministerium des Innern punkto Festsetzung eines Kohlenschutzpfeilers für die Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Nach dem in der Beschwerde festgestellten, nicht bestrittenen Tatbestande wurden seinerzeit bei Konsentierung des Baues der Dux-Schwazer Verbindungsbahn der Aussig-Teplitzer Eisenbahn für das vereinigte Stephanie-Grubenfeld und das St. Jakob-Grubenmaß des Beschwerdeführers bei Hostomitz Sicherheitsmaßregeln zugunsten des Bestandes und Betriebes der Eisenbahn in Ansehung des Bergbaubetriebes nicht bestimmt. Da nun dermalen der Abbau in den bezeichneten Grubenfeldern so weit vorgeschritten ist, daß definitive Vorkehrungen für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erforderlich erscheinen, hat der Beschwerdeführer bei der Statthalterei in Prag um die Bestimmung des definitiven Schutzpfeilers angesucht. Die Statthalterei hat jedoch das Ansuchen mit der Begründung abgelehnt, daß hier der Fall des § 2 der Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, gegeben, daher das Revierbergamt kompetent sei. Die Entscheidung wurde mit der angefochtenen Entscheidung bestätigt. Die Beschwerde behauptet dagegen, daß die Entscheidung auf Grund des § 8 der zitierten Ministerialverordnung, daher von der Statthalterei im Einvernehmen mit der Berghauptmannschaft in Prag zu treffen sei.

Der Verwaltungsgerichtshof hatte daher lediglich die Kompetenzfrage zu entscheiden. Die zitierte Ministerialverordnung enthält viererlei Bestimmungen: Im § 2 ist festgesetzt, daß unterirdische Bergbaue nur in solcher Nähe von Eisenbahnen geführt werden dürfen, daß dadurch weder die Sicherheit des Eisenbahnverkehres noch jene des Bergbaubetriebes eine Beeinträchtigung oder Gefahr erleidet. Die dabei einzuhaltenden Entfernungen haben die Berghauptmannschaften (dermalen in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 77, die Revierbergämter) im Einvernehmen mit den Kreisbehörden (dermalen politischen Behörden) von Fall zu Fall festzusetzen. — In den §§ 4 und 5 ist der Fall behandelt, wenn die Verleihung eines Grubenfeldes angesucht wird, welches sich über eine genehmigte oder bereits ausgeführte Eisenbahn erstrecken soll. Die §§ 6 und 7 betreffen den Fall, daß eine projektierte Eisenbahn über bereits verliehene Grubenfelder oder schon bestehende Bergbaue angelegt wird. — Im § 8 endlich sind die Bestimmungen für den Fall getroffen, als Kollisionen zwischen bereits bestehenden Bergbauen und zwischen schon angelegten Eisenbahnen entstehen.

Daß im vorliegenden Falle die Bestimmungen der §§ 4 und 5 nicht zutreffen, steht außer Streit und Zweifel. — Aber auch die Bestimmungen der §§ 6 und 7 können nicht zur Anwendung gelangen, weil nach dem unbestrittenen Tatbestande zur Zeit des Baues der Eisenbahn zwar allerdings die Grubenmaßen bereits verliehen waren, damals aber Bestimmungen zum Schutze der Eisenbahn bezüglich des Bergbaues nicht getroffen worden sind und die bezeichneten Vorschriften der §§ 6 und 7 eben nur den Fall im Auge haben, wann die Bedingungen für den Weiterbetrieb eines Bergbaues unter einer projektierten Eisenbahn, also im Zuge der politischen Begehung und der Enteignungsverhandlung über das Projekt zur Austragung gelangen. — Es kann sich daher nur um Sinn und Tragweite der §§ 2 und 8 der Ministerialverordnung handeln, um zu ermitteln, welche der beiden Bestimmungen auf den vorliegenden Fall anzuwenden sei.

Nach der Anordnung der §§ 1 und 2 darf der Bergbau nur in solcher Nähe von Eisenbahnen betrieben werden, daß dadurch weder die Sicherheit des Eisenbahnverkehres noch jene des Bergbaubetriebes eine Beeinträchtigung oder Gefahr erleide. — Hierdurch wird eine gesetzliche Schranke des Betriebsrechtes sowohl der Eisenbahn, als auch des Bergbaues aus Gründen der öffentlichen Wohlfahrt und aus Rücksicht für die Unternehmungen selbst gezogen. Kraft dieser durch die §§ 1 und 2 festgestellten gesetzlichen Schranken der Betriebsrechte kann die spätere Unternehmung der früheren gegenüber niemals als eine völlig freie und unbeschränkte erscheinen (§ 364 a. b. G.-B.).

Die Ministerialverordnung hatte aber, da dieselbe sowohl im Grunde des allgemeinen Berggesetzes, als auch des Eisenbahnkonzessionsgesetzes erflossen ist, nicht nur den Zweck, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gegenüber dem Bergbaubetriebe durch bergpolizeiliche Maßregeln, als welche sich die Bestimmungen der §§ 1 und 2 der Ministerialverordnung darstellen, zu gewährleisten, sie hatte vielmehr auch den Zweck, die rechtlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und den Bergbauunternehmungen im Sinne des Eisenbahnkonzessionsgesetzes, also insbesondere der Bestimmung des § 9 desselben zu regeln. Dies geschieht in den §§ 4 bis 7 in der Weise, daß allerdings der Bergbauunternehmer sich die im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erforderlichen Beschränkungen des Bergbaubetriebes gefallen lassen muß, daß er jedoch im Falle der Priorität seines Bergbaurechtes gegenüber der konsentierten Eisenbahn für die ihm auferlegten Beschränkungen des Bergbaubetriebes und die ihm dadurch erwachsenden vermögensrechtlichen Nachteile den Ersatzanspruch gegen die Eisenbahnunternehmung hat (§§ 6 und 7 der Ministerialverordnung).

Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 der Ministerialverordnung können nach dem Gesagten nur dazu bestimmt sein, im allgemeinen und so lange es zu einer Festsetzung von definitiven Sicherheitsvorkehrungen in Gemäßheit der folgenden Paragraphe der Ministerialverordnung noch nicht gekommen ist, den Eisenbahn- und den Bergbaubetrieb gegenseitig vor Gefährdungen zu schützen; sie haben aber nicht den Zweck, die Rechtsverhältnisse zwischen beiderlei Unternehmungen

endgültig zu regeln und es kann durch Verfügungen, welche auf Grund der §§ 1 und 2 durch die daselbst hierzu berufenen Bergbehörden getroffen werden, die Bergbauunternehmung keineswegs des Anspruches auf die Ordnung ihrer Rechtsverhältnisse gegenüber der Eisenbahn im Sinne der Bestimmungen der weiteren Paragraphe der Ministerialverordnung verlustig gemacht werden. Vielmehr hat die Unternehmung Anspruch darauf, daß die definitive Anordnung der im Interesse des Eisenbahnbetriebes notwendigen Bergbaubetriebsbeschränkungen im Sinne der §§ 4 bis 8 der Ministerialverordnung erfolge, wobei die Frage gegenwärtig nicht weiter zu erörtern ist, inwieweit etwa diese Bestimmungen durch das Eisenbahn-Expropriationsgesetz vom Jahre 1878 aufgehoben oder modifiziert erscheinen. Denn die auf Grund der §§ 1 und 2 getroffenen Anordnungen geben dem Bergbaubesitzer einen Anspruch auf einen Ersatz gegenüber der Eisenbahn im Sinne des § 364 a. b. G.-B. überhaupt nicht. — Da ihm ein solches Recht aber unter bestimmten Voraussetzungen in den folgenden §§ 4 bis 8 der Ministerialverordnung gewährleistet ist, so muß ihm das Recht zustehen, die Anwendung dieser Bestimmungen zu begehren und die dafür kompetenten Behörden in Anspruch zu nehmen.

Wenn nun den Anordnungen der §§ 4 und 6 von den Administrativbehörden in den konkreten Fällen nicht entsprochen worden ist, sei es, daß die im Sinne dieser Bestimmungen getroffenen Schutzmaßregeln und Beschränkungen sich nicht als ausreichend erwiesen oder daß zur Zeit der Konsentierung der Bahn, bezw. zur Zeit der Verleihung des Bergbaues die Vorschreibung bestimmter Sicherheitsvorkehrungen unterblieben ist, dann ist der Fall der im § 8 der Ministerialverordnung behandelten Kollision zwischen bereits bestehenden Bergbauen und Eisenbahnen gegeben, deren Lösung, soweit es sich um die Entschädigung handelt, dem Richter zu überlassen ist, während über die Sicherheitsvorkehrungen und Betriebsbeschränkungen, welche die ungestörte Erhaltung und Benützung der Eisenbahn unumgänglich erheischt, von der politischen Landesstelle im Einverständnisse mit der Oberbergbehörde, d. i. der Berghauptmannschaft, zu erkennen ist. — Da nun nach dem vorliegenden Tatbestande im gegebenen Falle bisher keine d e f i n i t i v e Anordnung im Sinne der §§ 4 bis 7 getroffen worden ist, so liegt der im § 8 behandelte Fall der Kollision vor, weshalb auch die hier getroffenen Kompetenzbestimmungen Platz zu greifen haben. — In diesen Erwägungen mußte die angefochtene Entscheidung als gesetzlich nicht begründet aufgehoben werden.

[Nach Budwińskis Sammlung, XXVI Jahrgang, adm. Teil, Nr. 1145/A.].

Ausland.

Deutsches Reich. (F e r i e n k a r t e n.) Während der großen Sommerferien wurden schon bisher im Bereiche des Berliner Vorortverkehres Zeitkarten — Ferienkarten — ausgegeben, welche es den Schulen und deren Angehörigen ermöglichen, während der Ferien tagsüber sich in der Umgebung Berlins zu erholen und abends in die Stadt zurückzukehren. Diese Einrichtung soll nach einer Anordnung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in diesem Sommer versuchsweise auf den ganzen preußisch-hessischen Staatsbahnverkehr ausgedehnt werden. Für die Zeit der Schulferien werden auf allen Stationen, sofern ein Bedürfnis vorliegt, unter denselben Bedingungen, wie sie für die Monatskarten gelten, Ferien-Stamm- und Nebenkarten für die I., II. und III. Wagenklasse ausgegeben werden. Zu dem tarifmäßigen Monatskartenpreise tritt auch hier, wie bei den Vorort-Ferienkarten, ein der längeren Geltungsdauer entsprechender Zuschlag für die Zeit, die den vollen Monat übersteigt. Mit der Ausgabe dieser Ferienkarten im Fernverkehre ist acht Tage vor Anfang der Ferien begonnen worden.

Eine ähnliche Anordnung hat die kgl. General-Direktion der Bayerischen Staatseisenbahnen getroffen. Darnach werden während der Monate Juli und August versuchsweise auf allen bayerischen Stationen Ferienkarten ausgegeben werden, deren Gültigkeit sich nicht auf einen Kalendermonat beschränkt; sie können vielmehr am Tage des Beginnes der Ferien gelöst werden und dauern bis zu dem dem entsprechenden Tage des Nachmonates vorhergehenden Tage. Diese Ferienkarten können aber auch mit einer um eine, zwei oder drei Wochen verlängerten Gültigkeit gelöst werden. Zu den Ferienkarten können auch Nebenkarten verabfolgt werden, doch müssen die Zeiten der Haupt- und Nebenkarten übereinstimmen. Für Nebenkarten ermäßigt sich der Preis fast um die Hälfte. Der Preis der Hauptferienkarte für einen Monat entspricht dem Preise einer Monatskarte. Für jede weitere Woche wird ein Viertel des Monatskartenpreises zugeschlagen. Die Berechnung erfolgt nach Maßgabe der kilometrischen Entfernung. Die Ferienkarten berechtigen zur beliebigen Fahrt auf den in der Karte angegebenen Bahnstrecken. Der Bezug dieser Karten kann aber erst drei Tage nach der Bestellung erfolgen. Bei der Empfangnahme hat der Inhaber die Karten mit der Unterschrift zu versehen, und können daher die Karten nur von der Person benützt werden, für welche sie lauten. Eine Rückzahlung von Fahrgeld auf nicht ausgenützte Ferienkarten ist ausgeschlossen.

Bayern. (K r a f t w a g e n v e r k e h r i n O b e r b a y e r n.) Die Automobilwagenverbindung des bayerischen Hochlandes G. m. b. H. in München hat Anfang Juni auf der Strecke Kochel—Mittenwald—Partenkirchen mit drei Fahrzeugen den Verkehr eröffnet, der bisher von Pferdeomnibussen besorgt wurde. Die Fahrzeuge sind von der Neuen Automobilgesellschaft m. b. H. in Berlin geliefert und hergestellt in den Werkstätten der Automobilfabrik der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Oberschöneweide bei Berlin. Die Wagen besitzen 20 bis 24 PS Vierzylindermotoren mit 1100 Umdrehungen; die Räder sind mit Vollgummibereifung versehen; das Zahnradgetriebe von vier Stufen entwickelt Geschwindigkeiten bis zu 35 km in der Stunde, so daß sie sich auch bei ziemlich starker Steigung mit der Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes vorwärts bewegen.

Der Oberbau ist so eingerichtet, daß im ganzen 11 Personen einschließlich des Fahrers befördert werden können, selbst 14 Personen, wenn die kleinen Notsitze, welche sich zwischen den beiden mittleren Sitzreihen und hinter dem Vordersitze befinden, heruntergeklappt werden. Zwei der Fahrzeuge besitzen ein festes Dach mit einer Gepäcksgalerie, sind aber auf den Seiten offen und mit Vorhängen versehen; der dritte Wagen kann für den Winter durch Einsetzen von Fenstern in passende Rahmen vollständig geschlossen werden. Die Gesellschaft ist ein Tochterunternehmen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, welche die Geschäftsführung besorgt. Aus dem seit 10. Juni geltenden Fahrplan ist zu ersehen, daß zwischen Kochel, Walchensee, Mittenwald und Partenkirchen regelmäßige tägliche Kraftwagenfahrten unterhalten werden. Die Fahrzeit zwischen Kochel und Mittenwald beträgt beispielsweise nur 2 Stunden und 16 Minuten, während die Post für diese 33 km lange Strecke bisher $6\frac{1}{2}$ Stunden brauchte. Der Fahrpreis beträgt etwa 15 Pfg. für den Kilometer. Reisegepäck über 20 kg wird nicht befördert, Handgepäck bis 10 kg ist frei, für Gepäck von 10 bis 20 kg wird auf der genannten Strecke Mk. 1 erhoben.

[„Z. d. V. D. E.-V“.]

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Z u r e c h n u n g n e u e r S t r e c k e n z u d e n V e r e i n s b a h n s t r e c k e n.) Die am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke H a r d e n b e r g — C o e v o r d e n (12·955 km) der Niederländischen Staatseisenbahn, sowie die am 28. Juni dem öffentlichen Verkehre übergebene Lokalbahn T r o p p a u - G r ä t z (7·955 km) — im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn — sind den V e r e i n s b a h n s t r e c k e n zugerechnet worden; ferner ist die Strecke L a m p e r t h e i m — W e i n h e i m (18·30 km), die am 1. August von der kgl. preußischen und großherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, vom Tage der Betriebseröffnung ab als V e r e i n s b a h n s t r e c k e zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Station Ploschkowitz-Pitschkowitz in den Ausnahmetarif Nr. 41 (Obst, frisches) des Tarifheftes.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Ploschkowitz-Pitschkowitz mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 41 des Tarifes, Teil II, Heft 1, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen einbezogen:

a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } für einen Wagen und Frachtbrief.
b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg }

	Eigentumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
		Bremen *) (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B.*), Wilhelmsburg		Stettin *)		Warnemünde		anderen deutschen Hafenstationen
		a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	
		I. verpackt.								
Von oder nach Ploschkowitz-Pitschkowitz	A.T.E.	439	395	418	377	308	278	388	350	Siehe die Tabellen auf Seite 26 und 27 des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902
		II. unverpackt.								
Von Ploschkowitz-Pitschkowitz	A.T.E.	439	389	418	371	308	272	388	344	

*) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9, bezw. 11 des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902.

Der Kilometerzeiger auf Seite 256 des vorgenannten Tarifheftes ist wie folgt zu ergänzen:

Nach und von	Bremen	Hamburg B.	Stettin	Warnemünde
	Kilometer			
Ploschkowitz-Pitschkowitz	609	579	414	534

Wien, am 5. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1112]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88 vom 1. August 1905 auf den Seiten 1986 bis 1988 unter fortl. Z. 1083 verlautbarten Kundmachung des obgenannten Eisenbahnverbandes ist der auf Seite 1987 unter 5. in der Stationsverbindung Dobrawoda—Waldheim für Holz der Abteilung c vorkommende Frachtsatz von 186 Pfg. auf **106** Pfg. zu berichtigen.

Wien, am 4. August 1905. T.-A.-B.-Z. 13.496/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1113]

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1905.

Berichtigung.

Auf Seite 94 des angeführten Tarifes bei Pos. H—5 a, Rubrik 5, fehlt bei mehreren Exemplaren desselben der Klassifikationsbuchstabe „C“.

In diesen Exemplaren ist daher an der bezeichneten Stelle des in Rede stehenden Tarifes der Buchstabe „C“ einzuschalten.

Wien, am 29. Juli 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1114]

Umschlagsverkehr via Verciorova.

Einführung des Tarifnachtrages IV.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 gelangt zu dem vom 1. März 1895 gültigen Tarife für den Güterverkehr zwischen Regensburg, Passau, Wien, Budapest, Semlin und Belgrad einerseits und Stationen der Rumänischen Eisenbahnen anderseits mit Umschlag in Verciorova ein Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält Änderungen der Nomenklatur der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen und Eisenwaren) und Nr. 4 (landw. Maschinen).

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 30 Heller pro Stück bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 4. August 1905.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der Rumänischen Eisenbahnen.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1115]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Ladestelle Inwald.

Am 12. August 1905 wird die an der Lokalbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya zwischen der Station Andrychau und der Personenhaltestelle Chocznia gelegene Ladestelle Inwald für den beschränkten Frachtgut-Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die für den Verkehr mit dieser Ladestelle maßgebenden Bestimmungen sind aus dem Nachtrag IV zum Lokalgütertarife für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und aus der affichierten Kundmachung zu ersehen.

Wien, im Juli 1905.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1116]

Direktion der städtischen Straßenbahnen.

Tarifänderung für die Straßenbahnlinie nach Kagran.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 20. Juli 1905 zur Z. 10.065 beschlossen, die mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 30. September 1904, Z. 12.178, festgesetzten Tarifbestimmungen für die Bahnlinie nach Kagran dahin abzuändern, daß für das frühere Gemeindegebiet von Kagran der Zuschlag von 10 Heller zu den tarifmäßigen Preisen, bezw. der für Fahrten innerhalb dieses früheren Gemeindegebietes festgesetzte Fahrpreis von 10 Heller zu entfallen habe. Hingegen ist die Teilstrecke von der früheren Gemeindegrenze des Wiener Gemeindegebietes bis zur Endstation der Kagraner Linie in Kagran als in die fünfte Zone fallend zu behandeln.

Diese Tarifänderung tritt mit 15. August 1905 in Kraft und wird im Sinne der Ministerialverordnung vom 10. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14 vom 10. Februar 1905, hiermit verlautbart.

Wien, am 3. August 1905. Z. 8877-50,01/05.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1117]

Niederländisch-Bayerischer Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 gelangte für die direkte Beförderung von Leichen und lebenden Tieren im obenbezeichneten Verkehre ein neuer Tarif, Teil II, zur Einführung. Durch denselben wird der Tarif für lebende Tiere und Eisenbahnfahrzeuge, gültig vom 1. Jänner 1895, aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze für lebende Tiere noch bis 30. September 1905 in Kraft.

Die Bestimmungen über die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen sind seit 20. Dezember 1898 im Niederländisch-Deutschen Verbandsgütertarife, Teil I B (Neuausgabe vom 1. Juli 1903), enthalten.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 40 Pfg. pro Stück beim Materialdepot der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München erhältlich.

Wien, am 5. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.016/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1118]

Schlesisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Aufnahme neuer Stationen und Änderung bestehender Frachtsätze.

Mit 20. August 1905 werden die Stationen Loos und Tschiebsdorf der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau in den Tarif, Teil II, für den Schlesisch-Sächsischen Eisenbahnverband vom 15. August 1902 einbezogen und die Entfernungen für die Stationen Lipschau und Neuhammer a. Queis abgeändert. Der Tarif ist wie folgt zu ergänzen, bew. abzuändern:

Vom Schnittpunkte bis		1. Kohlfurt	6. Sagan
		Kilometer	
Seite 70	Loos	43	15
„ 94	Tschiebsdorf	49	8
„ 70	Lipschau	35	23
„ 76	Neuhammer a. Queis	40	18

Wien, am 4. August 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1119]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Außerkraftsetzung der Frachtsätze für den Verkehr mit der Sation Burdujeni der rumänischen Eisenbahnen.

Die im Klassentarife und in den Ausnahmetarifen Nr. 1 (Güter in Mengen zu 5000 kg), Nr. 2 (Güter in Mengen zu 10.000 kg), Nr. 6/A (Getreide), Nr. 6/B (Kleie), Nr. 10 (Felle, Eier), Nr. 17 (Glas), Nr. 18 (Tonwaren), Nr. 19 (Zement), Nr. 37 (Nüsse), Nr. 43 (Korksteine) und Nr. 45 (Ultramarin) des Verbandstarifes, Teil II und III, vom 1. März 1904 für den Verkehr mit der Station Burdujeni angegebenen Teilfrachtsätze werden mit 12. September 1905 außer Kraft gesetzt.

Wien, am 4. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.930/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1120]

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Tarif vom 1. November 1901.

Aufnahme der Station Wieselburg a. d. Erlauf in den Ausnahmetarif 23 (Papier etc.).

Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Wieselburg a. d. Erlauf (k. k. österr. Staatsbahnen) mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 23, Abteilung II (Papier aller Art, gültig in der Richtung aus Österreich), einbezogen.

Nach	Von Wieselburg a. d. Erlauf Frachtsätze für 100 kg in Mark a)	b)
Frankfurt a. M. (Hafen) / Frankfurt a. M. Hauptbhf. trs.	2·61	2·09
Gustavsburg trs.	2·69	2·17
Mainz (Hafen) / Kastel (Hafen)	2·70	2·18
Mannheim trs. / Ludwigshafen a. Rh. trs.	2·72	2·20

Wien, am 5. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.090/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1121]

Österreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Gütertarife, Teil IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober n. St. (18. September a. St.) 1905 gelangt Nachtrag VI zu dem vom 1. Jänner n. St. 1900 (20. Dezember a. St. 1899) gültigen Gätertarife, Teil IV (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Ölsaaten, Kleie, Ölkuchen und Ölkuchenmehl in vollen Wagenladungen) zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Schnitt-Tafeln und sind Abdrücke desselben bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. August 1905. S.B. Z. 161-G.V./05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 91 v. 8./VIII. 1905. [1122]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 19 (Spat) im Verkehre von Liebenstein i. Oberpf. nach Alt-Rohlau ein Frachtsatz von Mk. 0·49 für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 5. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.089/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1123]

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Gottleuba in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 sind im Verkehre von und nach der Station Gottleuba der am 1. Juli 1905 eröffneten Strecke Berggießhübel—Gottleuba die im Tarife für obgenannten Kohlenverkehr enthaltenen Frachtsätze für Berggießhübel, erhöht um Mk. 1·— für 10.000 kg, in Anwendung zu bringen.

Wien, am 5. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.718/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1124]

Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz.

(Im Betriebe der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

Abänderung der Tarifbestimmung, betreffend Fahrbegünstigung für die Organe der k. k. Finanzwache.

Die im Lokaltarife, Teil II, für die Beförderung von Personen u. s. w. auf obgenannter Lokalbahn unter D—B, Seite 7, enthaltene Bestimmung, betreffend Fahrbegünstigung für die k. k. Finanzwache, wird dahin abgeändert, daß die eingeräumte Begünstigung auch auf die „Finanzwach-Oberrespizienten“ ausgedehnt wird.

Wien, am 2. August 1905.

V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905. [1125]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr. (Einführung neuer direkter Frachtsätze.) Am 1. August traten in Kraft:

a) Direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn einerseits und der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn anderseits;
b) direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn einerseits und einer größeren Anzahl von Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg anderseits.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Verkehrsbureaus, sowie die Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Aufnahme des Artikels Kalksandsteine in den Ausnahmetarif 5a etc.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 ab wird der Artikel Kalksandsteine in den Ausnahmetarif 5 a aufgenommen, der alsdann die Bezeichnung Ausnahmetarif für gebrannte Steine und Kalksandsteine erhält.

Von dem gleichen Tage ab werden die Stationen Baruth, Fürstenberg i. Meckl., Hohenbocka B.G. und Oberlaus. Bhf., Königsberg N.-M. und Thyrow als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 a aufgenommen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen.) Die im Verkehre mit der Station Erbach i. d. Pfalz der Pfälzischen Eisenbahnen in Tarifheft 2 bestehenden Entfernungen und Frachtsätze werden infolge Schließung dieser Station für den Güterverkehr mit Gültigkeit vom 1. September 1905 ab aufgehoben.

Rußland. (Projektierte Erhöhung der Tarifsätze einzelner Differentialtarife der Russischen Eisenbahnen.) In einer Kommission beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten im Finanzministerium, die ihre Sitzungen am 4./17. Juli a./n. St. beginnt, werden die Tarifsätze der Differentialen Nr. 1 bis 6* durchgesehen werden und sind vom Departement Änderungen beantragt, die aus nachstehender Vergleichung ersichtlich sind.

Beim Transport der Ware auf Werst	Nr. 1		Nr. 2		Nr. 3		Nr. 4		Nr. 5		Nr. 5*		Nr. 6*	
	bestehende Fracht	vorgesehene Fracht	bestehende Fracht	vorgesehene Fracht	bestehende Fracht	vorgesehene Fracht	bestehende Fracht	vorgesehene Fracht	bestehende Fracht	vorgesehene Fracht	bestehende Fracht	vorgesehene Fracht	bestehende Fracht	vorgesehene Fracht
	Kopeken pro Pud													
300	22·50	25·—	22·50	25·—	18·—	18·89	18·—	18·89	19·59	20·75	15·—	15·66	15·—	15·66
500	37·50	40·—	37·50	40·—	30·—	29·70	30·—	29·70	25·42	26·81	25·—	24·55	23·33	24·55
800	56·67	60·—	49·17	52·95	40·67	42·61	39·—	40·79	32·33	34·01	32·33	34·08	28·33	30·43
1000	63·34	69·79	55·83	58·66	47·33	49·75	44·—	45·79	36·33	38·17	36·33	38·34	35·42	34·92
1200	70·—	76·04	60·—	62·70	54·—	56·90	49·—	50·79	40·33	42·34	40·33	42·59	40·—	40·47
1500	80·—	85·41	63·75	66·45	60·—	62·47	55·—	56·87	50·—	48·81	50·—	48·98	50·—	48·81
1800	90·—	94·79	67·50	70·20	65·—	66·75	60·—	61·87	56·25	56·58	56·25	56·58	56·25	56·58
2000	100·—	101·04	70·—	72·70	67·50	69·61	63·33	65·21	62·50	61·58	62·50	61·58	62·50	61·58
2500	116·67	116·67	76·25	78·75	73·75	76·75	72·92	73·54	72·92	73·48	72·92	73·48	72·92	73·48
3000	131·—	131·59	87·50	85·39	87·50	85·39	87·50	85·39	87·50	85·39	87·50	85·39	87 50	85·39

Nach den Tarifsätzen dieser Differentialen werden u. a. folgende Waren befördert:

Zur Differentiale Nr. 1 bei Beförderung in Wagenladungen: Tabaksfabrikate und Tabak besserer Sorte; bei pudweiser und waggonweiser Beförderung: Flaschenkapseln, Borsäure, Lacke, Holzspiritus, trockene Gerb- und Farbholzextrakte und Baumwollgarn.

Zur Differentiale Nr. 2 bei waggonweiser Beförderung: gereinigtes Erdwachs, Benzol und frische Fische als Eilgut; bei pudweiser und waggonweiser Beförderung: diverse getrocknete Gemüsesorten und Früchte, diverse feinere Eisen- und Stahlwaren, Handwerkszeug, Schmirgelsteine, Bücher und Lehrmittel als Eilgut, Näh- und Strickmaschinen, Babitmetall, diverse Drogen, diverse Zink- und Bleiwaren, diverse Früchte als Eilgut.

Zur Differentiale Nr. 3 bei waggonweiser Beförderung: inländischer Tabak (ausgenommen Bakun, Machorka und Schwizent); bei pudweiser und waggonweiser Beförderung: diverse getrocknete und frische Früchte, Baumöl, Brennöl, flüssige Kohlensäure, Kupfer, Messing, diverse Gemüsearten, Schrot und Plomben.

Zur Differentiale Nr. 4 bei waggonweiser Beförderung: ungereinigtes Erdwachs; bei pudweiser und waggonweiser Beförderung: Stearin, Linoleum, flüssige Gerb- und Farbholzextrakte, diverse Natriumverbindungen, Lichte, Zündhölzchen, diverse Samen und Preßkohle.

Zur Differentiale Nr. 5 bei waggonweiser Beförderung: frische Fische; bei pudweiser und waggonweiser Beförderung: Molkereigefäße aus Eisen und Blech, diverse Molkereiprodukte, diverse Blei- und Zinkwaren.

Zur Differentiale Nr. 5* bei waggonweiser Beförderung: Korkholz, Tran, gesalzene und geräucherte Fische, Bakun, Machorka, Schwizent und inländischer schwarzer Tabak; bei pudweiser und waggonweiser Beförderung: Gewichte, diverse Eisen- und Stahlwaren, Flachs- und Hanfgarn und -Gewebe zum Exporte, diverse Harze, Öle, Drogen und Maschinen.

Zur Differentiale Nr. 6* bei Beförderung in Wagenladungen: Fleisch, Wild und Geflügel.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Erledigte Stelle.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach gelangt der Posten einer maschinentechnischen Hilfskraft auf die voraussichtliche Dauer von 15 Monaten zur Besetzung.

Monatliches Honorar K 230·—, eventuell K 7·50 Taggeld.

Bewerber aus dem Stande der absolvierten Maschinentechniker mit beiden Staatsprüfungen wollen ihre mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehenen Gesuche, belegt mit Studien- und den bisherigen Verwendungszeugnissen, **bis längstens 20. August 1905** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einsenden.

Maschinentechniker mit Praxis im Werkstätten- und elektrotechnischen Dienste werden bevorzugt.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an hartem und weichem Schnittmateriale für Werkstättenzwecke für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1906 sicherzustellen.

Der Bedarf für die genannte Zeitperiode beläuft sich auf:

Ca. 210 m³ Eichenschnittmaterial, gesäumt;
„ 120 m³ „ ungesäumt;
„ 1160 m³ weiches Schnittmaterial, gesäumt, aus Fichte und Tanne;
„ 470 m³ weiches Schnittmaterial, gesäumt, aus Kiefer;
„ 50 m³ „ „ ungesäumt, aus Lärche.

Die Dimensionsverzeichnisse können von der gefertigten Direktion, Sektion D, bezogen werden.

Die auf die Lieferung der ganzen vorstehend angegebenen Bedarfsmenge oder eines Teiles derselben reflektierenden Firmen haben ihre vorschriftsmäßig verfaßten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à K 1·— zu versehen sind, bis zum **26. August 1905, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der Österreichischen Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind franko einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen und in die Dimensionsverzeichnisse einzusetzen.

Die Offerenten haben ferner die Erklärung abzugeben, daß sie mit den offerierten Preisen bis 31. Oktober 1905 im Worte bleiben.

Die Offerte sind versiegelt und überschrieben mit: **„Offert auf Lieferung von hartem und weichem Schnittmateriale für Werkstättenzwecke"** einzureichen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich vor, die Lieferung entweder im ganzen an einen Offerenten oder geteilt an mehrere zu vergeben, oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere Weise sicherzustellen.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, am 29. Juli 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn.

K. k. Staatsbahn-Direktion Triest.

Bau-Ausschreibung.

Für die Herstellung des 108·0 m langen Güterschuppens mit provisorischem Kanzleianbau (Frachtenaufgabe-Magazin) und offener Verladerampe mit Stirnverladung, des 8·0 m breiten Eilgutmagazins mit Kanzleianbau und offener Verladerampe, sowie des 8·0 m breiten Güterschuppens für die Lokalbahn Triest—Parenzo mit Kanzleianbau und offener Verladerampe mit Stirnverladung, sämtliche in der Station Triest-St. Andrae der Teilstrecke Prvačina—Triest-St. Andrae der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest ist die Ausführung des Hochbaues (bezüglich des 108·0 m langen Frachtenaufgabe-Magazins exkl. Fundierung) im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt nach Pauschal- und Einheitspreisen, welche der Anbotsteller selbst in das bezügliche Preisverzeichnis einzusetzen hat.

Die Vollendungsfristen sind derart festgestellt, daß mit der Aufstellung der Eisenkonstruktion für das Dach des 108·0 m langen Güterschuppen längstens bis 9. Oktober 1905 begonnen werden kann und sämtliche Hochbauten am 20. Dezember 1905 fertiggestellt sein müssen.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten, als: Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Angebotsformulare, Preisverzeichnisse, Bedingnisse und sonstige Beilagen der Angebote sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion (k. k. Bauführung) in Triest, Via Giorgio Galatti Nr. 9, Mezzanin, einzusehen.

Diese Drucksorten können bei der vorbezeichneten k. k. Eisenbahnbehörde käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot in betreff der Herstellung der Frachtenmagazine am Bahnhofe in Triest-St. Andrae" bis spätestens **21. August 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k Staatsbahn-Direktion in Triest, Via Giorgio Galatti Nr. 9, zu überreichen.

Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 4. September 1905 im Worte zu bleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der in dem bezüglichen Verzeichnisse der herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen (Beilage H des Angebotes) von dem Anbotsteller selbst ermittelten Bausumme.

Dasselbe ist vor Einreichung des Angebotes bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest, Via Georgio Galatti Nr. 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis spätestens 21. August 1905, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen das vom Anbotsteller ordnungsmäßig ausgefüllte und unterzeichnete Preisverzeichnis (Beilage C) nicht beigeschlossen ist, dann solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Änderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Triest, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Triest.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Anläßlich des Umbaues der Kremstalbahn wird die Ausführung verschiedener Unterbauarbeiten in der Teilstrecke von km 40·400 bis km 43·996 im beiläufigen Kostenbetrage von K 100.000 im Offertwege vergeben.

Die Offertbehelfe können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Unterbauherstellungen in der Kremstalbahn-Teilstrecke km 40·400 bis km 43·996" spätestens am **26. August 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzutun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandteile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder teilweise Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Gleichzeitig wird mit Berufung auf Art. 19, Abs. 1, der allgemeinen Bedingnisse (Auflage 1902) festgesetzt, daß die Bauunternehmer von Staatseisenbahnbauten ihren Bedarf an rollendem Materiale, Lokomobilen, Zentrifugalpumpen und sonstigen Bau-Hilfseinrichtungen nur im Inlande zu decken haben, und zwar von inländischen Produktionsfirmen und nicht etwa von solchen Firmen und Händlern, welche die angebotenen Erzeugnisse aus dem Auslande beziehen.

Linz, am 3. August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 774
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 736
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein“, beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft

vormals H. D. Schmid.

Wien-Simmering.

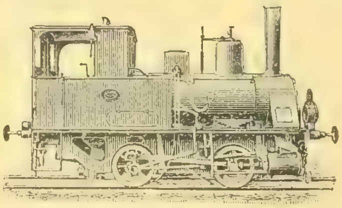
Krane (System Stuckenholz) mit Hand- u. elektischem Antrieb.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben und Schiebebühnen.
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke nach patentiertem System, ferner mit Hand- oder elektrischem Antriebe.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Wasserstationen.
Hydraulische Nietmaschinen.
Waggons aller Art.

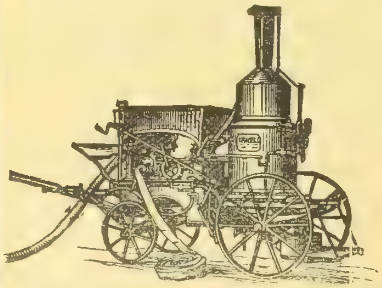
Brünn-Königsfeld.

Dampfmaschinen mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb und für elektrische Anlagen.
Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.
Direkt wirkende Duplexpumpen, Expresspumpen System „Schleifmühle“.
Holzbearbeitungsmaschinen.
Wasserreiniger etc.
Waggons aller Art.

Lokomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Aktien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.





802

Lokomotiven

für
Haupt- und Sekundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft.

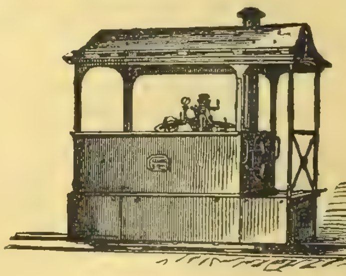
Dampf-Feuerspritzen

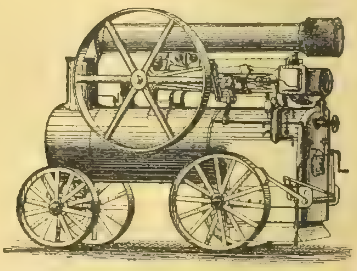
für
Strassenbahnen und Tramways
von 15—100 Pferdekraft.

LOKOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräte in diversen Grössen.

Prospekte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

785 Zentrale:
Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke Aktien-Gesellschaft.

Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speziell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und Telephondrähte
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. Packschlösser.

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Konstruktion, in Patent verschlossener Konstruktion.
Spezialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Konstruktion.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armierungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnierter Faser- u. Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, konzentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1458	V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, und Zement	Königshof*)	Brims (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife, ferner Tarif, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905	—	89	—	Im Kartierungswege		*) Nur für Frachtgüter der Böhmischen Montan-Gesellschaft
					Deutsch-Gabel (A.T.E.)				101	94	7			
					Groß-Walten (A.T.E.)				—	92	—			
					Grünau (A.T.E.)				95	88	7			
					Niemes (Stadt) (A.T.E.)				91	84	7			
					Reichstadt (A.T.E.)				—	78	—			
					Ringelshain (A.T.E.)				—	97	—			
1459	V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Tonwaren der Pos. T—20 a) und b) (Ziffer 1), dann Schamotteziegel (Schamottesteine) aus der Pos. Z—5 a) und b) laut Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I/B, vom 1. Juli 1905	Wildstein (Tl. Sch.) via Tirschnitz—Eger	Eisenstein (k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen ist vom Absender, bezw. Empfänger zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	92 Heller		Im Kartierungswege		
1460	V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn**		Steine, welche nach Klasse C tarifieren	Lititz a. d. Adler	Kolin Ö.N.W.B.	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	59 Heller	47 Heller	12 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1461	V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 82.519/05	beteiligten Bahnverwaltungen	Steine der Klasse C und des Spezialtarifes 3	Friedland i. B.	Wien Ö.N.W.B. Floridsdorf-Jedlesee Jedlersdorf transit Wien K.F.N.B. oder St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898, bezw. österr. Eisenbahnverband	Verschieden	Heller 95 95 95 107		Im Kartierungswege		
1462	V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	·	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme von lebenden Tieren	Groß-Seelowitz bezw. vice versa	Rohrbach i. M. loko und transito	**Auflieferung eines Quantums von mehr als 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Der in Spalte 11 angeführte Nachlaß wird nur für das 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) übersteigende Quantum der begünstigten Sendungen vergütet. Aufgabe als Frachtgut mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Sendungen zwischen Groß-Seelowitz einerseits und Pohrlitz, sowie Großhof andereits sind von der Begünstigung ausgeschlossen; dieselben werden auch bei Ermittlung des bedungenen Minimalquantums nicht eingerechnet	bis Ende Juli 1906	Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 1. Jänner 1898, bezw. **temporärer Anhang** hierzu vom 1. Jänner 1904	Verschieden	Verschieden	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Groß-Seelowitz auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Groß-Seelowitz auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, bezw. Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	Zur Quantumsnachweisung werden unter Ausschluß von Transporten zwischen Groß-Seelowitz einerseits und Pohrlitz, sowie Großhof anderseits, sämtliche durch die reklamierende Firma während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses in den begünstigten Relationen beförderten Frachtgüter aller Art (mit Ausnahme von lebenden Tieren), bei welchen diese Firma in der Richtung nach Groß-Seelowitz als Empfängerin und in der Richtung von Groß-Seelowitz als Absenderin auf den vorliegenden Frachtdokumenten erscheint, zugelassen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1463 V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz der Pos. II—18 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Eger M.Á.V. Hosszurér Kézdi-Vásárhely	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, Kartierungsfrachtsätze, bzw. Lokaltarife der beteiligten Bahnverwaltungen	Verschieden	Heller 119 199 239		Im Kartierungswege		
			Eisenbahnschwellen aus Eichenholz	Vadna	Gmünd	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				193 Heller				
1464 V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Gebrannter Schieferton der Tarifposition 8—13	Triebitz St.E.G.	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	102 Heller	76 Heller	26 Heller	Im Kartierungswege		
1465 V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisenbahnwagen, und zwar Personen- und Güterwagen, auf eigenen Rädern laufend	Königsfeld	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. loko oder transit	Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	95 Heller	69 Heller	26 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1466	V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 8973-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegte	Fiume	Buchs transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Sendungen müssen nach den Bestimmungen des in Rubrik 8 bezogenen Tarifes mit direkten nach Genf transit, bezw. nach Lyon via Buchs lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Das Aufladen hat der Absender auf eigene Kosten zu bewirken	vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Ausnahmetarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 351 Centimes b) 267 Centimes		Im Kartierungswege		
1467	V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905 **Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		a) Kohlen, mineralische b) Koks	Ostrau-Witkowitz	Kunzendorf	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** ad a) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; ad b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. September 1905 bis 31. August 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1903	126 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	120 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	6 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Kunzendorf auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, bei den Sendungen nach Kunzendorf auf die reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe. Die bezeichneten Dokumente müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	
			Zucker der Pos. Z—15a, b und d der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) vom 1. Juli 1905	Kunzendorf bezw. vice versa	Mähr. Ostrau-Oderfurt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			16 Heller	15 Heller	1 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1468 V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905	**Böhmischen Nordbahn** Z. 23.646		Kohle, mineralische, und Briketts	Kralup	Bakov	Aufrechthaltung der für diese Artikel bestehenden allgemeinen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	51·8 Heller	49 Heller	2·8 Heller	Im Kartierungswege		
1469 V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Österr. Nordwestbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Stahlröhren der Pos. E—6, lit. c, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Komotau (A.T.E. und B.E.B.)	Olmütz (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Gorlice, Iwonicz und Krosno)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Der Absender hat das Aufladen, der Empfänger das Abladen auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	155 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Der ermäßigte Frachtsatz gilt auch in umgekehrter Richtung für Sendungen von Gorlice, Iwonicz und Krosno
1470 V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Prag** Z. 43.455/05	Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	Cement für den Bau einer mechanischen Weberei der Firma Hutter & Welt in Neubistritz	Tschischkowitz	Obernitz	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI, sowie Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 12. Mai 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	29 Heller	17 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege		
1471 V.-B. Nr. 91 v. 8./VIII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art, zum Export, in beliebiger Verpackung	Reitendorf k.k.St.B.	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Gemeinschaftstarife	Verschieden	a) 157 Pfennig b) 115 „		Im Kartierungswege*)		

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen und Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Ö.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplikat-Frachtbriefe oder durch Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen der Weiterversand von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen oder Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1906 außer diesen Duplikat-Frachtbriefen oder den Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen auch die auf die kontrahierende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiterbefördert werden. Im letzteren Falle muß jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, daß die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schließlich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich teils per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, teils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1472 V.-B. Nr. 91 v. 8. VIII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Mauer- und Dachziegel	Traiskirchen E. W. A.	Wr. Neustadt S. B. und Sch. B. B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife	21	17	4	Im Kartierungswege		
					Klein-Wolkersdorf				24	21	3			
					Erlach				26	23	3			
					Pitten				28	23	5			
					Seebenstein				29	25	4			
					Scheiblingkirchen				32	27	5			
					Edlitz				34	29	5			
					Aspang				39	31	8			

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
65 V.-B. Nr. 91 v. 8. VIII. 1905	Nr. 86 vom 27. Juli 1905	1420	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 14.276/05, bezw. E.-M.-Z. 32.737/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—17, lit. c), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Dorna Watra	Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Sendungen nach Rußland)	Die in Rubrik 14 verzeichnete Bemerkung ist zu streichen und durch folgende zu ersetzen: *) Bei Verwendung von Umsetzwagen, rücksichtlich des Verkehres nach Odessa, hat Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 15.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu erfolgen	

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
V.-B. Nr. 91 v. 8. VIII. 1905	Nr. 85 vom 25. Juli 1905	1409	K. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme jener der Lokalbahn Dolina-Wigoda	Hatna	In Rubrik 10 ist anstatt 1 m richtig 1 km zu setzen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 92. **Wien, 10. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 8 des XVII. Jahrganges (1903) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Sobald seitens der Statthalterei die Notwendigkeit, Richtung und Länge einer Eisenbahnzufahrtsstraße im Wege der Entscheidung festgestellt ist, ist die Kompetenz des Landesausschusses zur Entscheidung über die Eigenschaft dieser Zufahrtsstraße gegeben, wenn auch die erstere Entscheidung noch nicht in Rechtskraft erwachsen ist. (Böhmen.)

(Erkenntnis vom 2. Dezember 1902, Z. 10.269.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Gemeinde Trpišt gegen den Landesausschuß des Königreiches Böhmen puncto Erklärung einer Eisenbahnzufahrtsstraße als Gemeindestraße nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt.

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der Entscheidung der Statthalterei in Prag vom 20. November 1900, Z. 191.540, wurde bei dem Umstande, als bei der am 20. August 1900 durchgeführten Verhandlung rücksichtlich der zwischen der Station Trpišt der Lokalbahn Neuhof-Weseritz herzustellenden Eisenbahnzufahrtsstraße zwar die Notwendigkeit dieser Straße nicht bestritten, allein eine Einigung über die Richtung und Länge derselben nicht zustande kam, nach Einvernehmung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen im Sinne des § 5 des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, entschieden, daß die fragliche Zufahrtsstraße in der Richtung gegen die Wegparzelle 1022 in der projektierten Länge von 250 m zu errichten ist. Gleichzeitig wurden von der Statthalterei die diesbezüglichen Verhandlungsakten dem Landesausschusse behufs Entscheidung über die Eigenschaft der oben bezeichneten Zufahrtsstraße übermittelt und hat der genannte Landesausschuß nach Einvernehmung der Statthalterei in Prag mit der Entscheidung vom 15. Dezember 1900, Z. 88.937, die in Rede stehende Zufahrtsstraße nach Maßgabe der Vorschrift des § 6 leg. cit. als eine Gemeindestraße erklärt und den Bezirksausschuß in Mies zur Einleitung des im § 7 cit. Ges. vorgeschriebenen Verfahrens aufgefordert.

In der gegen diese Landesausschuß-Entscheidung von der Gemeinde Trpišt eingebrachten Beschwerde wird die Gesetzmäßigkeit dieser Entscheidung aus dem Grunde bestritten, weil seitens des Landesausschusses über die fragliche Eigenschaft dieser Zufahrtsstraße entschieden wurde, bevor noch der mit der Statthalterei-Entscheidung vom 20. November 1900 erfolgte Ausspruch in betreff der Richtung und Länge dieser Straße in Rechtskraft erwachsen war, sonach bei dem Umstande, als der Gemeinde Trpišt die obzitierte Statthalterei-Entscheidung erst am 11. März 1901 zugestellt wurde, die angefochtene Landesausschuß-Entscheidung sich als verfrüht und daher als gesetzwidrig darstelle.

Der Verwaltungsgerichtshof vermochte diese Beschwerdeeinwendung nicht für begründet zu erkennen. Nach Vorschrift des § 5 des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, ist bei der Anlage neuer Eisenbahnen, neuer Bahnhöfe oder neuer Stationen auch über die Notwendigkeit, die Richtung und Länge der Eisenbahnzufahrtsstraße von der politischen Begehungskommission eine Vereinbarung zwischen den Interessenten anzustreben und dann, wenn dieselbe nicht zustande kommt, diese Momente im Wege der Entscheidung von der Statthalterei nach Einvernehmung des Landesausschusses festzustellen und bestimmt ferner § 6 leg. cit., daß bei der nach § 5 zu pflegenden Verhandlung auch zugleich über die Eigenschaft der Zufahrtsstraße zwischen den daselbst erwähnten Interessenten die Vereinbarung anzustreben und, wenn dieselbe nicht zustande kommt, hierüber der Landesausschuß nach Einvernehmung mit der Statthalterei zu entscheiden hat. — Aus diesen gesetzlichen Bestimmungen ergibt sich sonach, daß, sobald über die Notwendigkeit, Richtung und Länge, sowie

über die Eigenschaft der herzustellenden Zufahrtsstraße bei der diesfalls angeordneten Verhandlung eine Vereinbarung der Interessenten selbst nicht zustande kommt, erst die Aktion der dann zur Entscheidung dieser Momente berufenen Behörden in der Weise einzutreten hat, daß vorerst von der Statthalterei die Notwendigkeit, Richtung und Länge der herzustellenden Zufahrtsstraße festgestellt und hierauf seitens des Landesausschusses über die Eigenschaft derselben entschieden werde. Sobald daher seitens der Statthalterei im Entscheidungswege die oberwähnte Feststellung erfolgt ist, ist auch sofort die Kompetenz des Landesausschusses zu der im § 6 leg. cit. vorbehaltenen Entscheidung gegeben und behindert der Umstand, daß die von der Statthalterei diesfalls gefällte Entscheidung noch einem weiteren Instanzenzuge unterliegt, den Landesausschuß nicht, auch vor der erfolgten Rechtskraft der Statthalterei-Entscheidung mit seiner Entscheidung vorzugehen, zumal ja dieselbe einzig und allein nur die durch die vorangegangene Statthalterei-Entscheidung festgestellte Zufahrtsstraße zum Gegenstande haben darf, sich sonach, wie auch aus § 7 leg. cit. hervorgeht, nur als eine weitere judikatmäßige Ergänzung dieser Statthalterei-Entscheidung darstellt und demgemäß eine im weiteren Instanzenzuge allenfalls erfolgte Abänderung dieser Statthalterei-Entscheidung auch von selbst eine solche der Landesausschuß-Entscheidung zur Folge haben muß. Hiernach konnte der Verwaltungsgerichtshof in dem Vorgehen des Landesausschusses des Königreiches Böhmen bei dem Umstande, als bezüglich der in Rede stehenden Zufahrtsstraße zur Station Trpišt einerseits die Notwendigkeit derselben auf Grund der Vereinbarung der Interessenten, anderseits die Richtung und Länge derselben mit der Statthalterei-Entscheidung vom 20. November 1900, Z. 191.450, festgestellt war, eine Gesetzwidrigkeit nicht erblicken.

[Nach Budwińskis Sammlung, XXVI. Jahrgang. Adm. Teil, Nr. 1373/A.]

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

7. August. Zwischen den Stationen Doren-Sulzberg und Langenegg-Krumbach der Bregenzerwaldbahn wurde der Bahnkörper durch Hochwasser beschädigt. Infolgedessen ist der Frachtgüterverkehr zwischen diesen beiden Stationen eingestellt. Der Personen-, Post-, Gepäck- und Eilgutverkehr wird mittels Umsteigen, bezw. Übertragen aufrecht erhalten.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Bahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 21. Juli der Direktion der Firma „Alföldi első gazdasági vasut részvény társaság (Erste Alfölder Rustikal- [Agrar-] Bahnen-Aktiengesellschaft) für eine von der Station Nagy-Szalonta der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende, einerseits bis Zsadány, anderseits bis Árpád führende schmalspurige Rustikal- eventuell Lokalbahn (76 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 21. Juli dem Dr. Paul Nyilasy, Béla Ormody und Dr. Emmerich Gerle in Szeged für eine von der Zentralstation Szeged der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ausgehende und diese in der Station Halas (Kiskun-Halas) mit der Hauptlinie Budapest keleli pályaudvar (Ostbahnhof)—Kiskun-Halas—Zimony (Semlin)—Belgrad verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 21. Juli der Direktion der Lokalbahn Budapest-Orczy-Ut—Szt. Lörincz für eine von der Station Szárvas-Csárda der Flügelbahn Budapest-Orczy-Ut—Szárvas-Csárda abzweigende, bis zu einem geeigneten Punkte der Gemarkung der Großgemeinde Vecsés führende normalspurige Straßenbahn mit elektrischem und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 21. Juli dem Dr. Samuel Stern und dem Ludwig Königsberg in Budapest im Vereine mit dem Wiener Bankhause Alexander Stern für eine

a) von der Station Üszög der Linie Uszög—Pécs (Fünfkirchen)—Barcs abzweigende und bis Magyar-Sáros führende;
b) von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende und diese in der Station Báttaszék mit den Lokalbahnen Báttaszék-Szegzárd-Sárbogárd, Báttaszék—Ú-Dombovár und der projektierten Eisenbahn Baja-Donaubrücke-Báttaszék verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 21. Juli dem Nikolaus A. Plavsič in Eszék für eine von der Station Uj-Gradiska der südlichen Grenzbahn Sziszek—Uj-Gradiska—Bosna-Brod und der projektierten Lokalbahn Uj-Gradiska—ungarisch-bosnische Landesgrenze abzweigende und bis Sumetlica führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlaß vom 21. Juli dem Franz Réthey in Budapest und Konsorten für eine von der Station Nagy-Czenk der Südbahn-Gesellschaft abzweigende, mit Berücksichtigung der Kohlenbergbaureviere von Lakompak (Komitat Sopron [Ödenburg]) bis Verperd führende normal- eventuell schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

7. Mit Erlaß vom 21. Juli der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Johann Kovordányi in Körösbánya für eine

a) von der Station Déva der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese in der Station Brád mit den Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen;
b) als Variante der Linie a), von deren zukünftigen Station Valisora abzweigende und diese gleichfalls in der Station Brád mit der in a) vorbenannten Linie

verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

8. Mit Erlaß vom 21. Juli dem Debreczener Rechtsanwalt Dr. Franz Kisbaári-Kiss im Vereine mit der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma E. Otto Mayer für nachfolgend bezeichnetes Straßen- und Lokalbahnnetz mit elektrischem Betriebe, und zwar für eine

a) vom Stationsplatze der Knotenpunktstation Debreczen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende, sowohl an einem geeigneten Punkte an das Debreczener innerstädtische Straßenbahnnetz anschließende, als auch von einem solchen nächst der städtischen Gemarkungsgrenze der kgl. Freistadt Debreczen führende Straßenbahn;
b) weiterhin in Fortsetzung der Linie a) diese als Lokalbahn über Hoszupályi, Porsaj, eventuell über Kismarja in der Station Bihar mit der Lokalbahn Nagyvárad (Großwardein)—Bihar—Ér-Mihályfalva der Biharer Komitats-Lokalbahnen;
c) als Variante der Linie a) die Station Debreczen der Station Bihar-Püspöki mit der Linie Nagyvárad—Bihar-Püspöki, in beiden Fällen aber die Station Debreczen, sei es über Bihar oder Bihar-Püspöki mit der Hauptstation Nagyvárad der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und dem städtischen Straßenbahnnetze der kgl. Freistadt Nagyvárad

verbindende normalspurige Linie mit elektrischem eventuell auch Automotorwagenbetriebe auf die Dauer eines Jahres.

Lokalbahn Budapest-Erzsébetfalva. (Umgestaltung auf elektrischen Betrieb.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Genehmigung des diesbezüglichen Antrages der Budapester hauptstädtischen Kommunalverwaltung der Direktion der Budapester Lokalbahnen die Bewilligung erteilt, auf ihrer östlichen mit Dampfkraft betriebenen Linie Budapest-Vágóhid—Erzsébetfalva—Ráczkeve (Insel Csepel) die Teilstrecke Budapest—Erzsébetfalva für elektrischen Betrieb (Hochleitung) einzurichten.

Ausland.

Preußen. (Verlegung des Sitzes der Eisenbahn-Betriebsinspektion von Mannheim nach Worms.) Mit dem 1. Juli ist im Bezirke der kgl. Preußischen und großherzogl. Hessischen Eisenbahn-Direktion in Mainz der Sitz der Eisenbahn-Betriebsinspektion Mannheim nach Worms verlegt worden. Diese Inspektion erhält die Bezeichnung „Worms 2", die in Worms bereits befindliche Betriebsinspektion die Bezeichnung „Worms 1".

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Innsbruck Hall i. T. (Generalversammlung.) Am 26. März fand in Innsbruck unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Josef von Wackernell und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Felix Gabos die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. statt. An derselben nahmen 32 Aktionäre teil, welche 582 Aktien mit 286 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 239.445·18 (gegen K 225.252·79 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 141.322·48 (K 141.103·36) und der Betriebsüberschuß K 98.122·70 (K 84.149·43). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 4248·78 (K 4057·19) standen zur Verfügung der Generalversammlung K 102.371·48 (K 88.206·62). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 2000 (K 1000) für die Aktienamortisation, K 49.500 (K 49.550) zur Ausschüttung einer 5prozentigen (5 Prozent) Aktiendividende zu verwenden, K 4662·27 (K 3359·94) in den Betriebsreservefonds zu hinterlegen, K 8392·09 (K 6047·90) dem Verwaltungsrate als Tantieme zuzuweisen, K 10.000 (K 10.000) für eine 1prozentige (1 Prozent) Superdividende zu verwenden, mit weiteren K 23.500 (K 14.000) den Betriebsreservefonds zu dotieren und den Rest per K 4317·12 (K 4248·78) auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Verwaltungsratsmitglied Dr. Heinrich Falk wurde wiedergewählt und ist die Kooptierung des k. k. Bau-Oberkommissärs Ingenieurs Franz Maas in den Verwaltungsrat bestätigt worden. Sodann erfolgte die Wahl des Revisionsausschusses. [E.-M.-Z. 36.543.]

Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf-)Ebenfurth. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Franz Regenhart Ritter v. Zápory und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Max Freiherrn von Wimpffen die diesjährige (20.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf-) Ebenfurth statt. An derselben nahmen 9 Aktionäre teil, welche 4080 Aktien mit 163 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen Kronen 213.920·60 (gegen K 219.543·98 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 169.806·83 (K 168.701·54) und der Betriebsüberschuß K 44.113·77 (K 50.842·44). Abzüglich der diversen Auslagen per K 20.441·18 (K 23.486·10) und zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 956·56 (K 864·46), ergab sich ein zur Verfügung der Generalversammlung gestandener Gewinn von Kronen 24.629·15 (K 30.870·16). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 4400 (K 4000) zu Aktienamortisationszwecken zu verwenden, K 2288 (K 2288) dem Reserve- und Erneuerungsfonds zuzuweisen, eine Dividende von K 3 pro Aktie (K 4) auszuschütten und den Rest per K 1165·65 (956·56) auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Paul Ritter v. Schoeller und Richard Ritter v. Schoeller wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Paul Ritter v. Schoeller zum Präsidenten und Franz Regenhart Ritter v. Zápory zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 31.437.]

Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz. (Generalversammlung.) Am 6. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Rudolf Freiherrn von Stillfried und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Adolf Ritter v. Strigl die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 10.025 Aktien mit 2005 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 102.144·99 (gegen K 96.683·79 im Jahre 1903), die Zinseneingänge K 1049·29 (K 966·11), die Betriebsausgaben K 72.403·74 (K 63.026·27), die sonstigen und Verwaltungskosten K 3795·02 (K 4060·87) und der Reinertrag K 26.995·52 (Kronen 30.562·76). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 2253·66 (K 2440·90) stellte sich der zur Verfügung der Generalversammlung gestandene Gewinn auf K 29.249·18 (Kronen 33.003·66). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 25.250 (wie im Vorjahre) zur Ausschüttung einer $1^1/_4$ prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien zu verwenden, K 2000 (K 5500) in den Bahnerhaltungs-Reservefonds zu hinterlegen und den Rest per K 1999·18 (K 2253·66) auf neue Rechnung vorzutragen. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Rudolf Freiherr v. Stillfried zum Präsidenten und Hofrat Johann Poschacher Edler von Arelshöh zum Vizepräsidenten wiedergewählt. Ferner wurde an Stelle des kgl. Rates Adolf Urban, welcher sein Mandat niederlegte, der Direktor des Wiener Bankvereines Felix Kuranda in den Verwaltungsrat kooptiert. [E.-M.-Z. 28.512.]

Brüxer Straßenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 3. Mai fand in Brüx unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Oberbergrates Gottfried Hüttemann und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Dr. Siegl die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Brüxer Straßenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 5 Aktionäre teil, welche 11.810 Aktien mit 1180 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe K 156.733·89 (gegen K 164.327·53 im Jahre 1903), die Ausgaben aus dem Bahnbetriebe K 100.625·84 (K 118.656·67), die Einnahmen aus dem Licht- und Kraftbetriebe K 94.597·77 (K 78.678·57), die Ausgaben aus dem Licht- und Kraftbetriebe K 86.163·74 (K 59.526·08), die Abschreibungen K 52.265·75 (K 48.988·78) und der Gewinn Kronen 12.276·33 (K 15.834·57). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 7975·52 (K 6452·08) standen K 20.251·85 (Kronen 22.286·65) zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschoß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 11.820 (K 11.820) zum Zwecke der Amortisation des Aktienkapitales zu verwenden, K 613·82 (K 791·73) in den Reservefonds zu hinterlegen und K 7818·03 (K 7975·52) auf neue Rechnung vorzutragen. — Die im Jahre 1904 erfolgte Kooptierung des Direktors Paul Mamroth in den Verwaltungsrat wurde sodann bestätigt. Nach der Wahl des Revisionsausschusses wurde das Honorar für die Revisoren mit je 100 (wie im Vorjahre) festgetzt. [E.-M.-Z. 26.466.]

Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 3. Mai fand in Teplitz unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Franz Josef Fügner und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Richard M. Gräf die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 6 Aktionäre teil, welche 694 Stammaktien, 5019 Prioritätsaktien und 65 Genußscheine mit zusammen 310 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Gesamteinnahmen K 218.666·46 (gegen K 208.963·75 im Jahre 1903), die Gesamtausgaben K 119.543·62 (K 122.404·88) und der Überschuß K 99.122·84 (K 86.558·87). Zur Verfügung der Generalversammlung stand ein Gewinn per K 88.384·95 (K 77.002·84). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner wurde beschlossen, aus dem Gewinne K 1727·03 (K 1465·50) in den Reservefonds zu hinterlegen, Kronen 84.160 (K 74.004) zur Verteilung einer 4prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien ($3^1/_2$ Prozent) zu verwenden, K 1000 (0) der Direktion als Tantieme zuzuweisen und den Rest per Kronen 1487·92 (K 1533·34) auf neue Rechnung vorzutragen. Nach der Wahl des Revisionsausschusses wurde in Abänderung des Generalversammlungsbeschlusses vom 23. April 1903 der Wert der Anwesenheitsmarken auf die Dauer von 3 Jahren mit K 100 für jede Verwaltungsratssitzung festgesetzt. Sodann wurde die Kooptierung des Geheimrates Dr. Paul Schubart in Berlin — an Stelle des verstorbenen Geheimrates Franz Wittich — bestätigt und sind die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Franz

Josef Fügner und Oberingenieur Ernst Angermayer wiedergewählt worden. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Paul Schubart zum Präsidenten neu- und Franz Josef Fügner zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 34.450.]

Stubaitalbahn. (Generalversammlung.) Am 26. März fand in Innsbruck unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Karl Pusch und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Felix Gabos die (1.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Stubaitalbahn statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche ein Aktienkapital von K 2,480.000 mit 1240 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im ersten Geschäftsjahre, welches die Zeit von der Betriebseröffnung der Lokalbahn, d. i. dem 1. August 1904, bis zum 31. Dezember 1904 umfaßt, die Betriebseinnahmen K 79.884·93, die Betriebsausgaben K 24.101·23 und der Gewinn K 55.783·70. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung, aus dem Gewinne 2 Prozent, das sind K 1115·67, in den Betriebsreservefonds zu hinterlegen, K 15.112·14 zur Deckung diverser Debitoren, K 25.500 zur Ausschüttung einer 3prozentigen Dividende pro II. Semester 1904 an die Prioritätsaktien zu verwenden und den Rest per K 14.055·89 auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurde die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrates mit 12 (bisher 11) festgesetzt und bei den Wahlen in denselben Regierungsbaumeister Schrimpf, welcher bereits in den Verwaltungsrat kooptiert wurde, und der Direktor der Filiale der Österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe in Innsbruck Julius Stern neu-, sowie Ingenieur Josef Riehl wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 35 850.]

Wiener Lokalbahnen. (Generalversammlung.) Am 9. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Peter Freiherrn v. Pirquet und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Stefan Grafen Romer die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Wiener Lokalbahnen statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 15.510 Aktien mit 1551 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904:

A. beim Dampfbetrieb: die Transporteinnahmen K 683.070·84 (gegen K 582.602·59 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 11.531·14 (K 23.342·53), die Betriebsausgaben K 384 772·52 (K 340.657·80) und der Betriebsüberschuß K 309.829·46 (K 265.287·32);

B. beim elektrischen Betrieb: die Transporteinnahmen Kronen 201.390·20 (K 194.006·42), die verschiedenen Einnahmen K 14.112·03 (K 3384·58), die Betriebsausgaben K 180.629·73 (K 151.074·83) und der Betriebsüberschuß K 34.872·50 (K 46.316·17).

Der Gesamtüberschuß stellte sich sohin auf K 344.701·96 (K 311.603·49). Zuzüglich der Zinsen per K 21.202·62 (K 20.350·79) und des Gewinnvortrages per K 60.344·70 (K 85.982·26), sowie abzüglich der Refundierung an den Investitions-Reservefonds per K 7275·24 (K 7893·36) und des Erfordernisses für den Prioritätsobligationendienst per K 91.776 (K 92.000) ergab sich ein Reingewinn von K 327.198·04 (K 318.043·18). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie aus dem Gewinne K 5337·07 (K 4641·22) in den Reservefonds zu hinterlegen, K 271·712 (K 237·748) zur Ausschüttung einer 4 prozentigen (3½ prozentigen) Dividende an die Prioritätsaktien zu verwenden, ferner K 15.000 (K 15.309·26) dem Erneuerungsfonds zuzuweisen und den Rest per K 35.148·97 (K 60.344·70) auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates wurden sodann wiedergewählt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurde die Vergütung an den Verwaltungsrat wie im Vorjahre mit K 10.000 festgesetzt. Zu den Punkten 7 und 8 der Tagesordnung hat endlich die Generalversammlung beschlossen:

1. In Abänderung der Beschlüsse der außerordentlichen Generalversammlung vom 23. März 1897 die Bedeckung der für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Wien—Guntramsdorf, bezw. des elektrischen Durchgangsverkehres von Wien (Oper) nach Baden-Vöslau erforderlichen Baukosten;

2. die Bedeckung der durch die Verkehrssteigerung erforderlichen Neuinvestitionen und der Kosten der für den Anschluß verschiedener Industrieetablissements herzustellenden Schleppgeleise durch Ausgabe von vierprozentigen Prioritätsobligationen der Gesellschaft zu einem vom Verwaltungsrate mit den Bauunternehmern zu vereinbarenden und von der k. k. Regierung zu genehmigenden Kurse. Diese Prioritätsanleihe ist im Höchstbetrage von drei Millionen Kronen Nominale nach Maßgabe des Bedarfes und im Einvernehmen mit der k. k. Regierung vom Verwaltungsrate zu begeben. Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, die diesfalls erforderlichen Vereinbarungen mit der k. k. Regierung und der Bauunternehmung zu treffen und zu vollziehen, und wird weiters ermächtigt, allfällige aus Anlaß dieser Transaktionen von der k. k. Regierung geforderte Statutenänderungen selbständig zu beschließen, zu formulieren und mit der k. k. Regierung rechtsgültig zu vereinbaren.

In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Peter Freiherr v. Pirquet zum Präsidenten und Generaldirektor Eduard Palmer zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 27.452.]

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Von der am 15. Juli von der kgl. Eisenbahn-Direktion Kattowitz dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergebenen normalspurigen Verbindungsbahn Preußisch Herby—Russisch-Herby (1 km) ist der auf preußischem Gebiete liegende Teil (0·491 km) den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 114a (Bulgarische Staatsbahnen) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag V erschienen. Der im Jänner 1901 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 114a wird durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 75 (Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) ist — unter Aufhebung des im Dezember 1897 ausgegebenen Verzeichnisses Nr. 75 samt Nachtrag I und II — neu herausgegeben worden. Zum Verzeichnisse Nr. 37a (kgl. Eisenbahn-Direktion Essen) ist der Nachtrag II, zum Verzeichnis Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen) der Nachtrag IV und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag V erschienen.

Verlosungen.

Am 1. Juli:

Bosnisch-herzegowinische Eisenbahnen. 4½ proz. Landesanleihe v. J. 1898 (Rückzahlung ab 2. Oktober).

Murtalbahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1899 (börsemäßiger Rückkauf).

Am 15. Juli:

Buschtěhrader Eisenbahn. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Oktober).

Am 1. August:

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 proz. Goldprioritäten v. J. 1882 (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Silberprioritäten v. J. 1887 (Rückzahlung ab 2. November).

Österr. Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen. 4 proz. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Februar).

Dividenden.

Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding. Für die Prioritätsaktie K 2·—.

Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor. Ab 1. Juli für die Prioritätsaktie K 8·—.

Ostgalizische Lokalbahnen. Ab 1. Juli für die Prioritätsaktie K 16·—.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 3. August dem Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen Karl Ballak den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 2. August dem Baurate im Eisenbahnministerium Anton Stohl anläßlich der von ihm erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 3. August dem Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen Moritz Steiner den Titel und Charakter eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für nachbenannte Frachtgüter unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

Von oder nach	Nach oder von	Für Frachtgüter der Klasse I, bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg	I, 10 000 kg	II, 5000 kg	II, 10.000 kg
		für den Frachtbrief und Wagen — Frachtsätze in Heller für 100 kg			
Karbitz A.T.E.	Lieben Ö.N.W.B. und St.E.G.	156	148	111	110
	Prag B.N.B., Ö.N.W.B. und St.E.G.	156	148	111	110

Wien, am 4. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1126]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Maßnahmen anläßlich der Herbstmanöver in Tirol.

Infolge starker Inanspruchnahme der Linien Kufstein—Ala und Bozen-Gries—Kaltern durch Truppentransporte anläßlich der Herbstmanöver werden folgende Anordnungen getroffen:

a) In der Zeit vom 30. August bis einschließlich 2. September 1905 werden in sämtlichen Stationen der obbezeichneten Linien und in der Strecke Villach—Franzensfeste Zivil-Frachtgüter gemäß § 55, Abs. 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. Art. 5, Abs. 2, des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr bloß in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung übernommen.

b) In den Stationen Eppan-Girlan und Kaltern wird vom 29. August bis einschließlich 31. August 1905 und in den Stationen Bozen-Gries und Neumarkt-Tramin am 31. August und 1. September 1905 die Annahme und Auslieferung von Zivil-Frachtgütern ganz eingestellt. In der Station Bozen-Gries werden während der vorbezeichneten Tage gewöhnliche Frachtstückgüter nach Tunlichkeit ausgefolgt.

c) Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Juli 1905, Z. 33.531/16 a, für die Zeit vom 30. August bis einschließlich 2. September 1905 eine temporäre Zuschlagsfrist von drei Tagen zu der reglementarischen Lieferfrist für Zivil-Frachtgüter festgesetzt. Diese Zuschlagsfrist findet auf jene auf den eingangs benannten Linien zur Aufgabe gebrachten oder nach und über dieselben bestimmten Frachtentransporte Anwendung, deren Ausführung auf unseren Linien oder auf fremden Bahnen während der Gültigkeitsdauer der Zuschlagsfrist aus Anlaß der Einschränkung, bezw. Sistierung des Güterzugsverkehres behindert wird.

d) Auf lebende Tiere, Eilgüter und leicht verderbliche Güter finden diese Maßnahmen keine Anwendung.

Wien, im August 1905. S.B. Z. 14.822-V IV/05.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1127]

Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarifheft I.

Einführung eines direkten Fahrpreises.

Mit 1. September 1905 gelangen einfache direkte Personenzugsfahrkarten III. Klasse zwischen Wien Staats- oder Nordbahnhof und Brod-Moravice über Bruck-Királyhida / Marchegg —Budapest — Uj-Dombovár—Zágráb— mit achttägiger Gültigkeit zum Preise von K 13·30 pro Billett zur Einführung.

Wien, am 3. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1128]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Steine.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Steine bei Aufgabe als Frachtgut und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

Artikel	Von	Nach	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	das Ladegewicht des verwendeten Wagens	
			Frachtsätze in Heller für 100 kg		
			a)	b)	c)
Steine: a) der Klasse C; b) Pflaster-, Bord- und Saumsteine; c) des Spezialtarifes 3	Chrast Ö.N.W.B.	Hohenmauth	45	41	34
	Skutsch Ö.N.W.B.	Hohenmauth	—	55	—

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 4. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1129]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. Oktober 1905 tritt zum Tarifheft 1 der Nachtrag 9, zum Tarifheft 2 der Nachtrag 6 in Kraft.

Durch diese Nachträge gelangen neue und abgeänderte Frachtsätze der allgemeinen Tarife und einer größeren Zahl von Ausnahmetarifen zur Einführung. Ferner werden eingeführt neue Ausnahmetarife für Chlorbaryum, Düngergips, Butter, Porzellansand, Quebrachoholz und Retorten, sowie für Roheisen und gußeiserne Coquillen.

Im Verkehre mit Friedland i. B., Karlsbad C.B., Haid, Schreckenstein, Prag St.B. und Wien treten zum Teile Frachterhöhungen ein.

Ferner gelangen zum Teile die Frachtsätze für Probstzella Pr.St.B. zur Aufhebung.

Der Ausnahmetarif Nr. 17 (Schamottesteine u. s. w.) wird im Verkehre mit einigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen auf die Richtung aus Österreich beschränkt.

Schließlich treten in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen gewisse Änderungen ein.

Diese Tariferhöhungen und Aufhebungen oder Einschränkungen direkter Abfertigungen gelten, soweit sie nicht bereits zu einem früheren Zeitpunkte in Kraft getreten sind, ebenfalls vom 1. Oktober 1905.

Näheres über Höhe und Anwendungsbedingungen der neuen Frachtsätze, sowie über den sonstigen Inhalt der Nachträge ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren, bei denen auch der Nachtrag 9 zum Preise von 45 Pfg. = 55 Heller und der Nachtrag 6 zum Preise von 20 Pfg. = 25 Heller bezogen werden kann.

Wien, am 5. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1130]

Petroleumverkehr.

Einbeziehung der Station Pardubitz (S.N.D.V.B.) für den Verkehr von der Station Mähr.-Schönberg der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt in Ergänzung des vom 1. Jänner 1905 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, für den obgenannten Verkehr, Abteilung V (Seite 89), im Verkehre von Mähr.-Schönberg nach Pardubitz (S.N.D.V.B.) der Frachtsatz von 101 Heller für 100 kg zur Einführung. Die Leitung der Sendungen erfolgt via Wichstadtl-Lichtenau.

Wien, am 7. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.216/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1131]

Petroleumverkehr.

Berichtigung eines Druckfehlers im Teil II, Heft 1, Tarif für die frachtgutmäßige Beförderung von Petroleum, roh, dann von Petroleum, raffiniert etc., gültig vom 1. Jänner 1905.

Der auf Seite 70 des vorbezeichneten Tarifes enthaltene Frachtsatz für den Verkehr von Trzebinia, Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nach Nusle-Vršovic, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, wird mit sofortiger Gültigkeit von 134 auf **234** Heller für 100 kg berichtigt.

Wien, am 7. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.217/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1132]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Änderung der Frachtsätze für die Stationen Bielefeld Hauptbahnhof und Bielefeld Ost der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden die für die Stationen Bielefeld Hauptbahnhof und Bielefeld Ost vorgesehenen Frachtsätze wie folgt abgeändert:

Schnittafel Ib.

Auf Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif 2 B (Güter aller Art)		
		a	b	c
		in Mengen		
		unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10 000 kg
		im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe II †)		
		Pfennig für 100 kg		
56	Bielefeld Hauptbahnhof	417	329	278
56	Bielefeld Ost	—	328	277

Schnittafel Ib.

Auf Seite	Zwischen dem Schnittpunkte und	Ausnahmetarif 3 (Dünger)		
		A	B	C
		nach und von Rußland		
		Dünger aller Art	Abtrittsdünger	Rohe Kalisalze etc.
		Pfennig für 100 kg		
60	Bielefeld Hauptbahnhof	195	155	—
60	Bielefeld Ost	194	155	—

Schnittafel I b.

Auf Seite des Nachtrages V	Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif 7 B (Eisenwaren u. s. w.)								
		im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe †)								
		I			II			III		
		a	b	c	a	b	c	a	b	c
		in Mengen								
		unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
		Pfennig für 100 kg								
39	Bielefeld Hauptbahnhof .	293	234	195	245	210	175	293	234	195
39	Bielefeld Ost	—	233	194	—	209	174	—	233	194

Schnittafel I b.

Auf Seite des Nachtrages V	Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif 7 C (Eisenwaren u. s. w.)								
50	Bielefeld Hauptbahnhof .	293	234	195	245	210	175	293	234	195
50	Bielefeld Ost	—	233	194	—	209	174	—	233	194

Schnittafel I b.

Auf Seite des Nachtrages V	Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif 7 D (Eisenwaren u. s. w.) im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe †) I a	I b	I c	III a	III b	III c
		in Mengen					
		unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
		Pfennig für 100 kg					
62	Bielefeld Hauptbahnhof	293	234	195	293	234	195
62	Bielefeld Ost	—	233	194	—	233	194

Schnittafel I b.

Auf Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif 8 B (Maschinen und Maschinenteile) im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe †) I und II a	I und II b	I und II c	III a	III b	III c
		in Mengen					
		unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
		Pfennig für 100 kg					
96	Bielefeld Hauptbahnhof	293	234	195	293	234	195
96	Bielefeld Ost	—	233	194	—	233	194

Die Entfernungen der Schnittafel I b betragen:

Vom Schnittpunkte bis Bielefeld Hauptbahnhof . . . . 858 km
„ „ „ Bielefeld Ost . . . . 855 km

Wien, am 5. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.150/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 92 v. 10./VIII. 1905. [1133]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil V, Heft 1, vom 1. Jänner 1905.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 27 des in der Überschrift bezeichneten Tarifes ist der Frachtsatz für Wagenladungen von 10.000 kg Schnittpunkt 2 — Wädenswil von 180 auf **108** Cts. für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 7. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.487/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1134]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 85 vom 25. Juli 1905 unter [1047] enthaltene Kundmachung hat richtig wie folgt zu lauten:

„Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 wird der Ausnahmetarif VII b des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, hinsichtlich der Rohzuckersendungen (Pos. Z—15 b) von der Station Lużan außer Kraft gesetzt.“

Wien, am 8. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.221/05.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1135]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Lebensmittel in Eilfracht) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Munderfing Abteilung I	Munderfing Abteilung II	Schärding Abteilung I	Schärding Abteilung II
	Frachtsätze in Heller für 100 kg			
Asch B.St.B.	673	430	638	381
Eger B.St.B.	581	405	546	352
Franzensbad B.St.B.	619	410	584	359
Haslau	649	422	614	372
Asch (Stadt)	675	432	640	383
Roßbach	701	458	666	409

Wien, am 8. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.129/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1136]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, gelangen nachstehende direkte Frachtsätze im Kartierungswege zur Berechnung:

	Von	Nach	Heller pro 100 kg
Topfen als Eilgut	Eszék (Osiek) M.Á.V.	Olmütz K.F.N.B.	825
	Eszék alsóváros (Osiek dolnji grad) M.Á.V.		825
	Villány M.Á.V.		803

Wien, am 7. August 1905. S.B. Z. 9159-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1137]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Einführung von Sonntagskarten.

Mit Wirksamkeit vom 20. August 1905 gelangen von Schreckenstein nach Leitmeritz Stadt Sonntagskarten II. und III. Klasse zum Preise von 200, bezw. 130 Heller einschließlich Fahrkartensteuer zur Einführung.

Wien, am 5. August 1905.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1138]

Rohitscher Lokalbahn.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 tritt der Nachtrag II zum Tarife der Rohitscher Lokalbahn in Kraft.

Derselbe enthält die Bestimmungen über die Erhöhung des Fahrpreises beim Einsteigen der Reisenden in den Zug ohne vorher gelöste Fahrkarte.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Betriebsleitung in Rohitsch oder bei der gefertigten General-Direktion zum Preise von 5 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, im August 1905.

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

als betriebführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1139]

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Tarifierung des Artikels „Baryt, kohlensaurer, künstlicher".

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1906, wird der Artikel „Baryt, kohlensaurer, künstlicher", bei Aufgabe als Frachtgut auf Strecken der am Gütertarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen beteiligten Verwaltungen nach II —A—C tarifiert.

Wien, im August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1140]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Frachtgüter der Klassen I und II.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Frachtgüter der Klassen I und II bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Jablonetz a. d. Iser nach Budapest-Angyalföld, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-fővámház, Budapest-föv. közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-kiterö, Budapest-közp. vásárcsarnok, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u. oder umgekehrt die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Klasse I	Klasse II
Heller pro 100 kg	
780	611

Wien, am 4. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1141]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 2.

Einbeziehung der Stationen Göllschau und Schreibendorf in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden die Stationen Göllschau und Schreibendorf der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau mit nachstehenden Teilfrachtsätzen in die Schnittafeln Ib, IIb und IIIb des vom 1. Oktober 1902 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 2 (Getreide etc.), für den obgenannten Verkehr (Seite 36, 44, 54, 62, 72 und 80) einbezogen:

Ausnahmetarif A (Getreide etc.)

Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel I b — für Sendungen — von den russischen Stationen: Radsiwilow, Wołotschisk und Nowosselizy	der Gruppe I**) im Verkehre mit Brody (Bhf.) trs.	der Gruppe I**) im Verkehre mit Nowosielitza (Bhf.) trs.	der Gruppe I**) im Verkehre mit Podwołoczyska (Bhf.) trs.	der Gruppe II**) im Verkehre mit Brody (Bhf.) trs., Nowosielitza (Bhf.) trs., Podwołoczyska (Bhf.) trs.	die mit Straßenfuhrwerk aus Rußland und Rumänien und die auf dem Wasserwege in Nadbrzezie anlangen
	für 100 kg in Pfennig					
Göllschau	147	147	147	147	147	147
Schreibendorf	156	156	156	156	156	156
Ausnahmetarif B (Mais) Schnittafel II b						
Göllschau	147	147	147	147	147	147
Schreibendorf	156	156	156	156	156	156
Ausnahmetarif C (Kleie etc.) Schnittafel III b						
Göllschau	84	84	71	85	84	84
Schreibendorf	89	89	68	82	89	89

**) Über die Anwendung der Schnittsätze unter I und II siehe die Bestimmungen Seite 23 des Tarifes.

Ferner ist auf Seite 95, bezw. 98 des Haupttarifes im Kilometerzeiger nachzutragen:

Vom Schnittpunkte bis	Eigentumsbahn	Kilometer
Göllschau	Breslau	270
Schreibendorf	Breslau	291

Wien, am 7. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.936/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1142]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von direkten Frachtsätzen für Gips u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 30 B im Verkehre zwischen Merkelsgrün und Pößnek oberer und unterer Bahnhof.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 30 B (Gips u. s. w.) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 10.000 kg, in Kraft, und zwar:

Zwischen Merkelsgrün und Pößnek oberer Bahnhof 77 Pfg. pro 100 kg und

zwischen Merkelsgrün und Pößnek unterer Bahnhof 76 Pfg. pro 100 kg.

Wien, am 3. August 1905. St.E.G. Z. 98.586-K/05.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1143]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Güter des Spezialtarifes 1.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Güter des Spezialtarifes 1 bei Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden direkten Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

Nach	Von	Frachtsätze in Heller pro 100 kg
Bisenz-Pisek K.F.N.B. / Bisenz-Pisek transit / Bisenz-Stadt	Detrekö-Csötörtök . . .	72
	Dévenytó	78
	Egbell	51
	Malaczka	67
	Nagy-Lévard	61
	Stomfa	83
	Szekelyfalu-Burszentgyörgy	56
	Zohor	72

Wien, am 4. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905. [1144]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch - Dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding — Vedsted und Warnemünde — Gjedser. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 wurden die Stationen Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof und Berlin Ostbahnhof des Direktionsbezirkes Berlin, sowie Bielefeld Ost des Direktionsbezirkes Hannover in den Verband aufgenommen.

Am 31. Juli 1905 wurde der Hauptbahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke geschlossen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. (Einführung einer neuen Entfernung.) Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 ab wurde eine direkte, über Neustrelitz gebildete Entfernung zwischen Borkow und Berlin, Stettiner Bahnhof (198 km) eingeführt, die nur für Eilgut und bei Vorschrift des Bahnweges Neustrelitz im Frachtbriefe angewendet wird.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Einführung eines ermäßigten Ausnahmefrachtsatzes.) Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1905 gelangte für gebrannte Steine des Spezialtarifes III zwischen Bad Heilbrunn und Bichl ein ermäßigter Ausnahmefrachtsatz von Mk. 0·06 für 100 kg zur Einführung. Der Ausnahmefrachtsatz findet Anwendung bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen.

Der Stationstarif für den Verkehr mit Bichl (Nachtrag II zum Tarife vom 1. Februar 1901, Seite 41) ist entsprechend zu ergänzen.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Juli 1905. (Neuer Tarif.) Am 1. Juli 1905 kam ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Schweden und Norwegen anderseits über Vamdrup, Warnemünde-Gjedser und Saßnitz—Trelleborg zur Einführung.

Für den Verkehr mit bayerischen Stationen kommen nur die Wege über Warnemünde und Saßnitz in Betracht. Für jeden dieser Wege bestehen besondere Frachtsätze.

Ist vom Absender einer dieser beiden Wege im Frachtbriefe vorgeschrieben, so erfolgt die Leitung über den vorgeschriebenen Weg unter Anwendung der für diesen Weg bestehenden direkten Tarifsätze. Ist kein Weg vorgeschrieben, so erfolgt die Leitung auf Grund besonderer Bestimmungen.

Auf dem Wege über Saßnitz besteht kein Wagendurchgang, es werden vielmehr sämtliche Güter (auch Wagenladungen) in Saßnitz und Trelleborg umgeladen.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Tarif für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Güterverkehr über Saßnitz—Trelleborg vom 1. Mai 1897 nebst Nachträgen;

2. die Ausnahmetarife für die direkte Beförderung bestimmter Güter im Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Eisenbahnverbande über Vamdrup—$\frac{\text{Helsingborg}}{\text{Malmö}}$ und Saßnitz—Trelleborg vom 1. April 1901.

Der neue Tarif wird zum Preise von Mk. 1·90 das Stück abgegeben.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Änderung der Tarifierung für Korkholzabfall etc.) Mit Gültigkeit vom 1./14. Juli a./n. St. 1905 gelangte für den Artikel „Korkholzabfall, -Schnitzel, -Sägespäne und -Hobelspäne" der Gruppe 28/55 der Warennomenklatur bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 610 Pud = 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen auf sämtlichen russischen Eisenbahnen die IX. Klasse zur Anwendung. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Umladung von langen Gegenständen in Warschau.) Mit Gültigkeit vom 1./14. Juli a./n. St. 1905 werden für Sendungen langer Gegenstände, welche von Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn nach Stationen der Weichselbahnen, bezw. über diese hinaus nach Stationen anderer russischer Eisenbahnen zur Beförderung gelangen, bei der Umladung in Warschau die diesfalls erforderlichen Ladegeräte in den Wagen und Plattformen für Rechnung der Absender nach vorherigem Übereinkommen zwischen diesen und der Betriebsdirektion der Weichselbahnen angebracht. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Rußland. (Konferenzen.) Nachstehende Konferenzen in Sachen des internationalen Verkehres der russischen Eisenbahnen werden im Laufe dieses Sommers einberufen werden. Eine Konferenz in Sachen 1. des Russisch-Deutsch-Niederländischen Verkehres in Brüssel am 6. August a. St., 2. des Russisch-Belgisch-Französischen Verkehres am 11. August a. St. in Brüssel, 3. des Nordischen überseeischen Verkehres am 13. August a. St. in Brüssel, und 4. des Russisch-Österreichisch-Ungarischen Verkehres am 10. September a. St. in Riva. Diesen Konferenzen wird von der russischen Regierung eine ganze Reihe von Fragen vorgelegt werden. Das Verkehrs- und das Finanzministerium werden zu diesen Konferenzen Vertreter entsenden. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Allgemeiner Tarifkongreß.) Der allgemeine Tarifkongreß der Vertreter russischer Eisenbahnen hat seine Arbeiten am 16. Juni a. St. beendet. Einer der wesentlichsten Beschlüsse des Kongresses besteht darin, daß die Tarife in Zukunft nicht mehr so oft wie bisher abgeändert werden sollen, und daß bedeutendere Tarifveränderungen den hieran interessierten Personen rechtzeitig bekanntgegeben werden. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Erledigte Stelle.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach gelangt der Posten einer maschinentechnischen Hilfskraft auf die voraussichtliche Dauer von 15 Monaten zur Besetzung.

Monatliches Honorar K 230·—, eventuell K 7·50 Taggeld.

Bewerber aus dem Stande der absolvierten Maschinentechniker mit beiden Staatsprüfungen wollen ihre mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehenen Gesuche, belegt mit Studien- und den bisherigen Verwendungszeugnissen, **bis längstens 20. August 1905** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einsenden.

Maschinentechniker mit Praxis im Werkstätten- und elektrotechnischen Dienste werden bevorzugt.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1473 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Mehl- und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, ferner Spelz, Kleie, Graupen, Grütze und gerollte Gerste	Smiřitz S.N.D.V.B.	Jičin Ö.N.W.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, b) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	a) 81 Heller b) 81 „ c) 68 „	a) 61 Heller b) 61 „ c) 54 „	a) 20 Heller b) 20 „ c) 14 „	Im Kartierungswege		
1474 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 15.230/05	beteiligten Verwaltungen	Nickelmünzen	Oderberg	Predeal trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II		697 Centimes		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen, mit der Bestimmung nach Bucuresti Filaret oder Bucuresti gara de nord zur Aufgabe gelangen
1475 V.-B. Nr. 92 v. 10./VII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 15.232/05	beteiligten Verwaltungen	Zuckerrüben, frische	Bieńczyce Kocmyrzów Mogiła	Chybi	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Ost-Nordwest-Österreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1905	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 44 50 44		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1476 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 35.151/05		**Frachtgüter der Stückgutklasse**	Spalato **oder umgekehrt**	Sinj	**Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905**	**Lokalgütertarif**	**79 Heller**	**51 Heller**	**28 Heller**	**Im Kartierungswege**		
1477 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**Bozen-Meraner Bahn** Z. 4746/05		**Ziegel der Pos. Z—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905**	Siebeneid	Meran	**Minimalquantum 1000 Tonnen.** **Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis Ende Dezember 1905	**Lokaltarif (Ausnahmetarif VII a)**	25 Heller	20 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1478 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rückstände, erdige, kalkhaltige, der Sodafabrikation nach Leblanc	Hruschau	Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe als Frachtgut und Verladung in offen gebauten Wagen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen als Düngemittel Verwendung finden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes IV a des in Spalte 8 angeführten Tarifes	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1479 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**Böhmischen Commercialbahnen**		Drainröhren der Tarifpos. T—20, lit. a	Detenic	Rozdalovic	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	24 Heller	17 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
1480 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Sand (ausgenommen Asphaltsand, Monazit-, Quarz- [Glas-] und Schlackensand)	Tirschnitz	Franzensbad transit (für Sendungen nach Bergen i. S. und Plauen i. V.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif, Teil II, der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. November 1904	10 Heller	6 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1481 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 9140-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleumnaphtha (Rohbenzin), auch in Kesselwagen, aus der Pos. O—4—a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juli 1905	Floridsdorf (K.F.N.B.) oder umgekehrt	S. Sabba Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Kesselwagen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 14. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, bezw. Anhang hierzu	Bezügliche Sonderfrachtsätze bestehen nicht	232 Heller 228 Heller		Im Kartierungswege		Hierdurch wird die Post-Nr. 151 des ab 1. Jänner 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905 gültigen Anhanges zu nebenbezogenem Verbandstarifhefte ergänzt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1482 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 8576-CI/05	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Mehl aus Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	a) Budapest S.B., Budapest-Kelenföld M.Á.V. transit b) Budapest-d.p.t.p.u. M.Á.V., Budapest-föv. közrakt. M.Á.V., Budapest-Józsefváros M.Á.V., Budapest-kitérö M.Á.V. c) Budapest-Lipótváros M.Á.V., Budapest nyug. p. u. M.Á.V., Buda-Császárfürdö kitérö M.Á.V.*), Ó-Buda-Filatorigát M.Á.V.	Auer Neumarkt-Tramin	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in Rubrik 5 genannten Stationen bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber in einer dieser Stationen auf eine Anschlußbahn übergehen. *) Für Sendungen von Buda-Császárfürdö kitérö M.Á.V. finden die in Rubrik 10 unter c) angegebenen Frachtsätze nur bei Erfüllung der im Nachtrage I zu den in Rubrik 8 bezeichneten Tarifteilen unter III C (Seite 17) enthaltenen Voraussetzungen und Bestimmungen Anwendung	vom 15. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Südwest-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, und Anhang zu diesem Tarifteile	Verschieden	Heller ad a) 342 ad b) 352 ad c) 357	Verschieden	Kartierung		
					Salurn					ad a) 337 ad b) 347 ad c) 352				
					S. Michele Lavis					ad a) 333 ad b) 343 ad c) 348				
					Trient (Trento) Matarello Calliano Villa-Lagarina					ad a) 328 ad b) 338 ad c) 343				
					Roveredo Mori Ala Avio					ad a) 318 ad b) 328 ad c) 333				
1483 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	**Österr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 77.377/05		Kalk, gebrannt	Hohenelbe	Pardubitz S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Heller 49	39	10	Im Kartierungswege		
					Reichenberg S.N.D.V.B.				42	36	6			
					Tinischt Ö.N.W.B.				49	39	10			
					Wildenschwert Ö.N.W.B.				61	54	7			

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
52 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	Nr. 89 vom 3. August 1905	1148	K. k. Staatsbahn-Direktion Linz	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Baumaterialien und Maschinenteile	Unter-Rohr, bezw. Wels	Steinbachbrücke	In Rubrik 10 wird „20 Prozent“ auf „80 Prozent“ richtiggestellt, in Rubrik 11 soll es statt „Verschieden“ richtig heißen: „20 Prozent von den normalen tarifmäßigen Frachtsätzen“	
53 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	Nr. 90 vom 5. August 1905	1453	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zement	Kwassitz-Tlumatschau	Tobitschau	Der Text der Spalte 10 hat wie folgt zu lauten: „26 Heller“	
54 V.-B. Nr. 92 v. 10./VIII. 1905	Nr. 90 vom 5. August 1905	1455	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schwartenholz (Brennholz)	Raitz	Czernowitz bei Brünn	In der Rubrik 5 (nach) ist statt: „Czernowitz bei Brünn“ zu setzen: „Czernowitz bei Brünn transit“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 93. **Wien, 12. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 9 des XVII. Jahrganges (1903) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Juni 1905

und Vergleich der Einnahmen im ersten Semester 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Im Monate Juni 1905 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 1. Juni die 0·384 km lange Lokalbahnstrecke Nieder-Einsiedel (Reichsgrenze)—Sebnitz als Fortsetzung der Linie Nixdorf—Nieder-Einsiedel (Reichsgrenze) im Betriebe der Böhmischen Nordbahn;

am 19. Juni die 0·747 km lange Fortsetzungslinie von der Gasse „Na Zátorách“ durch die Palackýstraße und die Gasse „U Král. Obory“ bis zur Bělskýstraße der Prager elektrischen Straßenbahnen;

am 23. Juni die 62·094 km lange Fortsetzungsstrecke Saar—Tischnowitz der Lokalbahn Deutschbrod-Saar im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag und

am 28. Juni die 7·955 km lange Lokalbahn Troppau-Grätz im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Juni 1905 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 17,602.658 Personen und 8,676.055 t Güter befördert und K 53,963.169 vereinnahmt, d. i. pro Kilometer K 2588.

Im gleichen Monate 1904 betrug die Einnahme K 52,982.774 oder pro Kilometer K 2575; es resultiert daher für den Monat Juni 1905 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·5 Prozent.

Im ersten Semester 1905 wurden auf denselben Bahnen 80,964.724 Personen und 54,158.264 t Güter befördert und K 311,322.448 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Einnahme K 307,424.167. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die sechsmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.816 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1904 dagegen 20.564 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1905 auf K 14.956, gegen K 14.950 im Vorjahre, d. i. um K 6 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1905 auf K 29.912, gegen K 29.900 im Vorjahre, d. i. um K 12, mithin um 0·04 Prozent günstiger.

	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1905. Kronen
1. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen) .	129.998
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	92.126
3. Leoben-Vordernberger Bahn	90.526
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	81.938
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	61.634
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B . . .	58.206
7. Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . .	45.964
8. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . .	42.886
9. Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	40.386
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A . . .	40.254
11. Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	35.786
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	33.528
13. Böhmische Nordbahn	29.326
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . .	27.774
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb) .	27.654
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	23.980
17. Eisenbahn Wien-Aspang	18.942
2. Lokalbahnen.	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	134.132
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	62.466

		Kronen
3.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	40.720
4.	Bozen-Meraner Bahn	35.680
5.	Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	35.164
6.	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	29.080
7.	Stauding-Stramberger Lokalbahn	27.538
8.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	26.960
9.	Kuttenberger Lokalbahn	24.946
10.	Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	24.718
11.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	23.496
12.	Neutitscheiner Lokalbahn	23.456
13.	Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	17.904
14.	Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	17.774
15.	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	16.966
16.	Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.690
17.	Überetscher - Bahn (Bozen-Kaltern)	15.194
18.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	14.868
19.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	14.590
20.	Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	14.522
21.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	12.658
22.	Friauler Bahn	11.326
23.	Schneebergbahn (Zahnradstrecke)	11.114
24.	Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	10.900
25.	Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	10.800
26.	Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	10.666
27.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	10.482
28.	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	10.140
29.	Bukowinaer Lokalbahnen	10.090
30.	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	10.020
31.	Lokalbahn Dolina-Wygoda	10.000
32.	Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	9.924
33.	Unterkrainer Bahnen	9.870
34.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	9.694
35.	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	8.652
36.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8.204
37.	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	8.180
38.	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	7.890
39.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	7.754
40.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	7.504
41.	Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	7.436
42.	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	7.338
43.	Ostgalizische Lokalbahnen	7.270
44.	Gmundner elektrische Bahn	7.264
45.	Friedländer Bezirksbahnen	7.262
46.	Bregenzerwaldbahn	7.114
47.	Eisenbahn Chabówka-Zakopane	6.944
48.	Lokalbahn Plan-Tachau	6.784
49.	Wippachtal-Bahn	6.704
50.	Valsugana-Bahn	6.514
51.	Stubaital-Bahn (elektrischer Betrieb)	6.238
52.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.236
53.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	6.206
54.	Mährische Westbahn	6.086
55.	Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6.000
56.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.836
57.	Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.804
58.	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	5.680
59.	Gailtal-Bahn	5.600
60.	Steiermärkische Landesbahnen	5.516
61.	Zillertal-Bahn	5.402
62.	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	5.340
63.	Lokalbahn Petersdorf a. d. Teß-Winkelsdorf	5.246
64.	Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.076
65.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	5.052
66.	Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	4.872
67.	Gurktal-Bahn	4.834
68.	Lokalbahn Wotic-Selčan	4.752
69.	Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	4.718
70.	Lokalbahn Časlau - Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.704
71.	Ybbstal-Bahn	4.586
72.	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	4.574
73.	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	4.558
74.	Auspitzer Lokalbahn	4.476
75.	Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn	4.450
76.	Steyrtal-Bahn	4.412
77.	Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	4.334
78.	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	4.292
79.	Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.268
80.	Lokalbahn Postelberg-Laun	4.254
81.	Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	4.098
82.	Pielachtal-Bahn	4.074
83.	Lokalbahn Stankau-Ronsperg	4.072
84.	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3.986
85.	Böhmische Commercialbahnen	3.932
86.	Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	3.916
87.	Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	3.898
88.	Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.846
89.	Murtal-Bahn	3.836
90.	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	3.784
91.	Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	3.754
92.	Lokalbahn Kolin-Čerčan	3.724
93.	Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.712
94.	Netolitzer Lokalbahn	3.686
95.	Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	3.584
96.	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	3.578
97.	Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.486
98.	Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3.460
99.	Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	3.390
100.	Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	3.334
101.	Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	3.220
102.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	3.204
103.	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	3.162
104.	Kolomeaer Lokalbahnen	3.140
105.	Kleinbahn Lupków-Čisna	3.080
106.	Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.064
107.	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	3.056
108.	Lokalbahn Schweissing-Haid	3.014
109.	Niederösterr. Waldviertelbahn	2.952
110.	Rohitscher Lokalbahn	2.938
111.	Lokalbahn Göpfritz—Groß-Sieghart—Raabs	2.894
112.	Eisenbahn Rakonitz-Laun	2.844
113.	Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.843
114.	Kaadener Lokalbahnen	2.706
115.	Pinzgauer Lokalbahn	2.680
116.	Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.652
117.	Lokalbahn Absdorf-Stockerau	2.648
118.	Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	2.634

	Kronen
119. Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.628
120. Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	2.576
121. Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.494
122. Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.408
123. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	2.394
124. Lokalbahn Triest-Parenzo	2.228
125. Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt	2.190
126. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.190
127. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.124
128. Lokalbahn Laun-Libochowitz	2.080
129. Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	2.042
130. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.030
131. Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów	2.012
132. Lokalbahn Melnik-Mšeno	1.950
133. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	1.878
134. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.800
135. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	1.700
136. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.626
137. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.600
138. Lokalbahn Troppau-Grätz	1.414
139. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.388
140. Lokalbahn Swětla-Kácow	1.346
141. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	1.166
142. Lokalbahn Neumarkt i. G.—Suchahora	1.000

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im ersten Semester 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	12·6
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	9·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	2·9
Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·5
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	1·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	0·8

2. Lokalbahnen.	%
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	123·5
Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	42·8
Netolitzer Lokalbahn	38·9
Wippachtal-Bahn	34·8
Lokalbahn Kolin-Čerčan	28·9
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	26·4
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	22·5
Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	21·2
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	19·9
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	18·8
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	18·2
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	17·6
Eisenbahn Chabówka-Zakopane	16·3
Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	15·9
Kolomeaer Lokalbahnen	15·3
Bozen-Meraner Bahn	14·4
Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	14·0
Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	13·1
Ostgalizische Lokalbahnen	12·6
Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	12·6
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	12·2
Lokalbahn Schweissing-Haid	12·0
Stauding-Stramberger Lokalbahn	12·0
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	11·9
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	11·7
Neutitscheiner Lokalbahn	11·5
Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	11·2
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	10·6
Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	10·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	10·0
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	9·8
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	9·8
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	9·4
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	9·2
Friauler Bahn	8·9
Lokalbahn Plan-Tachau	8·8
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	8·7
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	8·4
Lokalbahn Swětla-Kácow	8·2
Gailtal-Bahn	7·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	7·7
Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	7·7
Lokalbahn Triest-Parenzo	7·7
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	7·2
Zillertalbahn	7·1
Gurktal-Bahn	6·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	6·2
Pielachtal-Bahn	5·9
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	5·8
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	5·8
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	5·6
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5·5
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	5·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Comp.	5·2
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	4·8
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	4·7
Friedländer Bezirksbahnen	4·2
Murtal-Bahn	4·1
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	4·1
Steiermärkische Landesbahnen	4·0
Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	3·8
Lokalbahn Tabor-Bechin (elektrischer Betrieb)	3·7
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	3·2
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	3·1
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	2·9
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	2·9
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	2·9
Unterkrainer Bahnen	2·3
Bregenzerwaldbahn	1·9
Gmundner elektrische Bahn	1·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	1·9
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	1·6
Wiener Stadtbahn	1·5
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	1·3
Lokalbahn Mauthausen-Grein	1·2
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	1·2
Lokalbahn Wotic-Selčan	1·1
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	1·0
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	1·0
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	0·8
Kaadener Lokalbahnen	0·7

	%
Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft:	
Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	0·4
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	0·1
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	0·01

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im ersten Semester 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·5
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0·5
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1·1
Böhmische Nordbahn	2·3
Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	2·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	5·5
Eisenbahn Wien-Aspang	8·5

2. Lokalbahnen.	%
Lokalbahn Modřan-Čerčan	0·3
Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	0·8
Schneebergbahn (Adhäsionsstrecken)	1·1
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	1·3
Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	1·3
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	1·5
Bukowinaer Lokalbahnen	1·8
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	2·0
Mährische Westbahn	2·7
Steyrtal-Bahn	3·2
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	3·4
Lokalbahn Laun-Libochowitz	3·5
Valsugana-Bahn	3·6
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	3·8
Kuttenberger Lokalbahn	4·1
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4·9
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	5·0
Lokalbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5·0
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·1
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	5·2
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	5·5
Niederösterreichische Waldviertelbahn	5·7
Pinzgauer Lokalbahn	5·9
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	5·9
Überetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	6·3
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	6·4
Ybbstal-Bahn	7·0
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft:	
Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	7·1
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8·3
Lokalbahn Postelberg-Laun	9·1
Rohitscher Lokalbahn	10·2
Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	10·8
Lokalbahn Wodňan-Moldautein	11·4
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	11·5
Lokalbahn Melnik-Mšeno	11·9
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	12·0
Auspitzer Lokalbahn	12·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	12·6
Böhmische Commercialbahnen	13·1
Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	15·7
Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	16·0
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	16·2
Lokalbahn Dolina-Wygoda	18·0
Schneeberg-Bahn (Zahnradstrecke)	18·7
Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	18·8
Kleinbahn Lupków-Čisna	22·1
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	34·9
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	43·9
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	53·2

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.

Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate Juni 1905 507·90 km.

Im Monate Juni 1905 wurden 23,794.886 Personen und 26.947 t Güter befördert und hierfür K 3,489.211 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 3,448.473 und auf den Güterverkehr K 40.738 entfallen.

Im gleichen Monate 1904 resultierte bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 500·14 km eine Gesamteinnahme von K 3,205.218.

Im ersten Semester 1905 betrug die Gesamtfrequenz 129,701.562 Personen und 152.759 t Güter und die Gesamteinnahme K 18,361.707 (Personenverkehr K 18,155.037 und Güterverkehr K 206.670).

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Gesamteinnahme K 17,581.062, wobei auf den Personenverkehr K 17,375.828 und auf den Güterverkehr Kronen 205.234 entfallen.

Über die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten ergibt sich auf Grund der Berichte nachstehender Bahnverwaltungen folgendes:

Staatseisenbahnverwaltung.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen.

(Betriebslänge 8775 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende Juni	5,140.700	2,867.100	7,035.600	14,629.300	21,664.900	20,895.560	+ 769.340
Vom 1. Jänner bis Ende Juni	22,604.800	17,127.100	32,006.900	89,327.700	121,334.600*)	118,837.080	+ 2,497.520

*) Hierin Differenz der definitiven Buchung pro Monat März 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: + K 207.155.

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen der k. k. Staatsbahnen ergab im Monate Juni 1905 auf den westlichen Linien aus der Personenbeförderung K 5,165.300 (4,160.600 Reisende), aus dem Gütertransporte K 10,160.200 (2,228.800 t); auf den östlichen Linien aus dem Personenverkehre K 1,870.300 (980.100 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,469.100 (638.300 t).

Gegenüber dem definitiven Gesamterfolge des Monates Juni 1904 stellt sich die Einnahme des Berichtsmonates im Personenverkehre um K 786.345 (+ 602.400 Reisende) höher, während die Einnahme des Güterverkehres um K 17.005 (— 19.400 t) zurückgeblieben ist.

Zu der Mehreinnahme des Personenverkehres trugen die westlichen Staatsbahnen K 576.676 (+ 520.100 Reisende), die Staatsbahnen in Galizien und in der Bukowina K 209.669 (+ 82.300 Reisende) bei.

Ein Ausfall im Güterverkehre trat nur bei den westlichen Staatsbahnen, und zwar im Betrage von K 20.803 (— 5900 t), hervor, während das östliche Staatsbahnnetz eine geringe Mehreinnahme von K 3798 (— 13.500 t) erbrachte.

Die Mehreinnahme beider Staatsbahnnetze aus dem Personenverkehre ist zumeist darin begründet, daß der Pfingstverkehr heuer vollständig in den Monat Juni, im Vorjahre dagegen in den Monat Mai fiel. Außerdem wirkten auch die günstigen Witterungsverhältnisse des Berichtsmonates fördernd auf den Reiseverkehr ein.

Der Ausfall im Güterverkehre ist allein auf den Umstand zurückzuführen, daß der Monat Juni 1905 um zwei Werktage weniger zählte als der Vergleichsmonat des Vorjahres.

Nachdem jedoch dieser Ausfall nur den geringen Betrag von rund K 17.000 ausmacht, so resultiert auch aus dem Güterverkehre dieses Monates — den Werktag zu mindestens K 400.000 Einnahmen gerechnet — eigentlich eine relative Mehreinnahme in bedeutender Höhe.

Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende Juni	2,977.700	61.200	414.300	75.100	489.400	442.172	+ 47.228
Vom 1. Jänner bis Ende Juni .	15,372.600	319.300	2,141.100	407.400	2,548.500 *)	2,508.764	+ 39.736

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro März 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: + K 13.605.

Nach der provisorischen Ermittlung zeigt die Einnahme des Monates Juni 1905 gegenüber dem definitiven Erfolge desselben Monates im Vorjahre im Personenverkehre eine Zunahme um K 25.748 (+ 164.600 Reisende), im Güterverkehre um K 21.480 (+ 19.300 t).

Die Gesamteinnahme vom 1. Jänner bis 30. Juni 1905 ergibt gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres beim Personenverkehre einen Ausfall von K 24.910 (weniger 419.600 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mehreinnahme von K 64.646 (+ 51.900 t).

Lokalbahn Beneschau - Wlaschim-Unterkralowitz. Die höhere Einnahme aus dem Personenverkehre von K 1348 (+ 1400 Reisende) ist dem Umstande zuzuschreiben, daß die Pfingstfeiertage heuer in den Monat Juni, im Vorjahre dagegen in den Mai fielen.

Auch der Güterverkehr brachte eine bedeutendere Mehreinnahme, nämlich K 3888 (+ 1000 t), zu welcher hauptsächlich größere Transporte von Dungkalk nach Wlaschim und Unterkralowitz beigetragen haben.

Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz. Die Mehreinnahme im Personenverkehre von K 4704 (+ 4700 Reisende), sowie im Güterverkehre von K 2392 (+ 600 t) resultiert hauptsächlich aus der Eröffnung der Teilstrecke Saar—Tischnowitz (Eröffnungstag 23. Juni 1905).

Gailtalbahn. Die Mehreinnahme per K 6573 stammt aus dem Güterverkehre, in welchem um 2000 t, zumeist Ziegeln, Holz, Erz und Baumaterialien, mehr befördert wurden als im Vergleichsmonate des Vorjahres.

Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau. Die Mehreinnahme von K 2150 resultiert hauptsächlich aus dem gesteigerten Personenverkehre (+ 5400 Reisende) infolge der Pfingstfeiertage, welche heuer erst in den Monat Juni fielen.

Murtalbahn. Die Mehreinnahme von K 1393 im Personenverkehre (+ 5700 Reisende) ist auf die Pfingstfeiertage und auf die günstige Witterung, die Mehreinnahme von K 6146 im Güterverkehre (+ 1100 t) auf die Mehrverfrachtung von Holz zurückzuführen.

Netolitzer Lokalbahn. Die Mehreinnahme von K 7038 stammt hauptsächlich aus dem Güterverkehre, in welchem um 3200 t, zumeist Baumaterialien für die im Baue befindliche Brikettsfabrik in Netolitz, mehr befördert wurden, als im Vergleichsmonate des Vorjahres.

Eisenbahn Schönwehr-Elbogen. Die Mindereinnahme von K 2401 resultiert nur aus dem Güterverkehre, welcher im allgemeinen schwächer war als im Juni 1904 (— 2300 t).

Wippachtalbahn. Die Mehreinnahme von K 8215 resultiert zumeist aus dem Güterverkehre (+ 900 t) infolge Mehrverfrachtung von Schienen, Schwellen, Zement und Steinen für den Bau der zweiten Verbindung mit Triest.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. a) Hauptbahnen. Die für den Monat Juni 1905 ausgewiesenen Mindereinnahmen sind dem schwächeren Güterverkehre zuzuschreiben.

(Fortsetzung auf Seite 2070.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1905	1904	Im Monate Juni 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
1. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.775	8.709	5,140.700	2,867.100	7,035.600	14,629.300	21,664.900	2.469	20,895.560	2.399	+ 2·9	8.775	8.709
2. Wiener Stadtbahn	38	38	2,977.700	61.200	414.300	75.100	489.400	12.879	442.172	11.636	+ 10·7	38	38
3. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer:													
Absdorf-Stockerau	17	. . .	4.500	900	2.300	2.400	4.700	276	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Asch-Roßbach *)	. . .	15	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. .	11.579	772	. . .	. . .	15
Beneschau-Wlaschim-Unterkral.	47	47	6.600	3.100	6.500	10.900	17.400	370	12.163	259	+ 42·9	47	47
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	3.500	3.900	3.400	11.000	14.400	436	13.785	418	+ 4·3	33	33
Bregenzerwaldb. (Breg.-Bezau)	35	35	14.000	1.300	11.800	8.400	20.200	577	20.494	585	− 1·4	35	35
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.200	1.200	1.800	2.900	4.700	127	4.985	135	− 5·9	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	210	27.900	47.000	30.800	182.900	213.700	1.018	253.745	1.208	− 15·7	210	210
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	33.400	27.900	28.300	108.800	137.100	826	135.046	813	+ 1·6	166	166
Chabówka-Zakopane	43	43	11.000	5.600	14.800	12.000	26.800	623	29.745	692	− 10·2	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.800	800	900	1.100	2.000	143	3.031	217	− 34·1	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	9.000	6.100	2.900	11.200	14.100	239	13.967	237	+ 0·8	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	11.000	8.400	13.900	34.700	48.600	434	39.348	351	+ 23·6	112	112
Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	50	33	9.100	4.500	8.300	15.300	23.600	472	16.504	500	− 5·6	36	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.100	7.100	300	8.600	8.900	989	9.778	1.086	− 9·8	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	9.300	5.200	6.000	13.800	19.800	990	16.180	809	+ 22.4	20	20
Friauler Bahn	16	16	7.200	1.900	11.800	3.200	15.000	938	14.533	908	+ 3·3	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.800	4.000	4.600	8.600	13.200	338	12.204	313	+ 8·0	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	7.100	6.800	4.300	18.800	23.100	745	16.527	533	+ 39·8	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	11.300	5.100	4.500	9.200	13.700	913	13.889	926	− 1·4	15	15
Göpfritz—Groß-Sieghart—Raabs	19	19	5.100	1.000	2.400	2.100	4.500	237	4.634	244	− 2·9	19	19
Gurktalbahn	29	29	10.100	3.200	4.800	7.500	12.300	424	12.924	446	− 4·9	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	2.500	1.600	1.100	2.600	3.700	137	2.795	104	+ 31·7	27	27
Jičin-Rowensko-Turnau	30	30	18.000	900	8.700	1.900	10.600	353	8.450	282	+ 25·2	30	30
Kaadener Lokalbahnen	32	32	6.100	3.200	3.200	4.600	7.800	244	7.337	229	+ 6·6	32	32
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	16.300	14.400	15.300	29.000	44.300	943	45.113	960	− 1·8	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	11	2.600	5.500	1.300	6.000	7.300	664	5.965	542	+ 22·5	11	11
Kolin-Cerčan	81	81	9.100	4.500	8.300	15.300	23.600	291	22.526	278	+ 4·7	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	700	5.200	200	9.500	9.700	294	10.580	321	− 8·4	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	5.400	2.900	2.600	6.300	8.900	445	9.259	463	− 3·9	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	5.800	700	3.400	2.600	6.000	231	5.383	207	+ 11·6	26	26
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	12	12	3.600	1.100	1.600	2.200	3.800	317	3.033	253	+ 25·3	12	12
Laun-Libochowitz	20	20	5.900	600	1.900	2.000	3.900	195	4.141	207	− 5·8	20	20
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	19.700	9.500	37.900	33.500	71.400	802	69.972	786	+ 2·0	89	89
Lemberg (Kleparów)-Jaworów	53	53	10.000	2.300	8.900	5.400	14.300	270	13.245	250	+ 8·0	53	53
Lupków-Cisna	25	25	1.000	3.100	600	9.800	10.400	416	9.735	389	+ 6·9	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3 100	1.000	2.000	4.200	6.200	295	6.864	327	− 9·8	21	21
Mährische Westbahn	90	90	22.600	13.500	11.100	33.500	44.600	496	47.675	530	− 6·4	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	58.000	8.400	98.000	31.000	129.000	2.434	124.336	2.346	+ 3·8	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	13.600	2.000	5.900	4.700	10.600	342	10.319	333	+ 2·7	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	7.800	7.200	7.200	13.700	20.900	282	19.549	264	+ 6·8	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.400	2.400	600	2.200	2.800	560	2.392	478	+ 17·2	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	16.500	4.000	9.100	20.300	29.400	387	21.861	288	+ 34·4	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	3.100	4.200	1.500	8.600	10.100	721	3.062	219	+ 229·2	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.500	2.500	1.200	5.500	6.700	203	6.542	198	+ 2·5	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.800	900	1.500	2.000	3.500	146	3.538	147	− 0·7	24	24
Neumarkt-Suchahora	22	. . .	2.600	300	1.700	700	2.400	109	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Nixdorf-Rumburg	24	24	15.100	1.400	6.800	2.100	8.900	371	8.947	373	− 0·5	24	24
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	23.600	27.300	39.100	95.400	134.500	686	143.729	733	− 6·4	196	196
Petersdorf-Winkelsdorf	13	. . .	6.600	2.800	2.500	4.800	7.300	562	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Piła-Jaworzno Stadt	26	26	1.800	24.200	1.000	23.000	24.000	923	21.713	835	+ 10·5	26	26
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	8.800	1.500	6.700	6.100	12.800	242	14.846	280	− 13·5	53	53
Plan-Tachau	13	13	4.700	2.700	2.300	5.300	7.600	585	6.965	536	+ 9·1	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.500	1.300	400	1.600	2.000	182	1.896	172	+ 5·8	11	11

*) Die Ergebnisse der Lokalbahn Asch-Roßbach, welche ab 1. Jänner 1905 für Rechnung des Staates betrieben wird, erscheinen von diesem Zeitpunkte an sub Post I 1 nachgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1905				1904				Differz. pro Kilom. in Prozent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													A. Hauptb. und Lokalb.
													I. Staatsbahnbetrieb.
22,604.800	17,127.100	32,006.900	89,327.700	121,334.600	13.827	30,870.871	87,966.209	118,837.080	13.645	+ 1·3	27.654	27.290	1. K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
15,372.600	319.300	2,141.100	407.400	2,548.500	67.066	2,166.010	342.754	2,508.764	66.020	+ 1·5	134.132	132.040	2. Wr. Stadtbahn.
													3. Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
16.900	5.200	9.600	12.900	22.500	1.324	. . . .	. . . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.648	. . .	Absdorf-Stockerau
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	8.157	55.869	64.026	4.268	. . .	. . .	8.536	Asch-Roßbach
34.100	17.400	31.700	59.900	91.600	1.949	29.768	47.315	77.083	1.640	+ 18·8	3.898	3.280	Beneschau-Wlaschim
16.300	18.100	17.900	57.300	75.200	2.279	14.516	56.564	71.080	2.154	+ 5·8	4.558	4.308	Borki wielk.-Grzymalow
60.400	15.000	47.900	76.600	124.500	3.557	54.206	67.960	122 166	3.490	+ 1·9	7.114	6.980	Bregenzerwaldbahn
19.200	9.700	10.900	22.400	33.300	900	10.589	24.459	35.048	947	— 5·0	1.800	1.894	Brüx-Lobositzer Verb.B.
161.300	306.700	177.000	882.400	1,059.400	5.045	161.284	917.849	1,079.133	5.139	— 1·8	10.090	10.278	Bukowinaer Lokalb.
195.300	158.200	176.000	542.200	718 200	4.326	165.726	474.154	639.880	3.855	+ 12·2	8.652	7.710	N. Bukowinaer Lokalb.
51.300	29.100	69.400	79.900	149.300	3.472	64.313	64.094	128.407	2.986	+ 16·3	6.944	5.972	Chabowka-Zakopane
9.500	5.000	5.100	6.800	11.900	850	5.247	13 038	18.285	1.306	— 34·9	1.700	2.612	Chlumetz-Königstadtl
54.700	36.100	18.500	59.000	77.500	1.314	18.382	58.361	76.743	1.301	+ 1·0	2.628	2.602	Chrudim-Holitzer L.B.
57.700	57.100	69.700	186.400	256.100	2.287	68.716	148.015	216.731	1.935	+ 18·2	4.574	3.870	Delatyn-Kołomea-Stef.
32.700	18.800	25.700	62.000	87.700	2.436	21.041	60.019	81.060	2.456	— 0·8	4.872	4.912	Deutschbrod-Saar-Tischnowitz
5.500	32.900	1.500	43.500	45.000	5.000	1.967	52.925	54.892	6.099	— 18 0	10.000	12.198	Dolina-Wygoda
45.600	29.500	28.400	79.600	108.000	5.400	26.377	72.023	98.400	4.920	+ 9·8	10.800	9.840	Fehring-Fürstenfeld
38.800	10.300	72.300	18.300	90.600	5.663	67.465	15.719	83.184	5.199	+ 8·9	11.326	10.398	Friauler Bahn
48.500	23.500	25.100	48.100	73.200	1.877	23.354	46.578	69.932	1.793	+ 4·7	3.754	3.586	Fürstenfeld-Hartberg
36.100	23.100	22.400	64.400	86.800	2.800	22.000	58.427	80.427	2.594	+ 7·9	5.600	5.188	Gailtal-Bahn
50.700	32.200	21.800	58.200	80.000	5.333	19.588	64.774	84.362	5.624	— 5·2	10.666	11.248	Gleisdorf-Weiz
20.900	8.200	10.400	17.100	27.500	1.447	10.327	17.536	27.863	1.466	— 1·3	2.894	2.932	Göpfritz—Gr.-Siegharts
45.200	21.500	21 200	48.900	70.100	2.417	21.493	44.328	65.821	2.270	+ 6·5	4.834	4 540	Gurktalbahn
12.800	8.700	6.300	15.300	21.600	800	5.511	14.367	19.878	736	+ 8·7	1.600	1.472	Hint.-Třeban-Lochowitz
64.900	6.300	33.400	14.900	48.300	1.610	31.160	10.498	41.658	1.389	+ 15·9	3.220	2.778	Jičin-Rowensko-Turnau
31.100	18.700	16.800	26.500	43.300	1.353	15.625	27.395	43.020	1.344	+ 0·7	2.706	2.688	Kaadener Lokalb., R.-D.
71.300	88.900	56.500	171.300	227.800	4.847	61.376	154.483	215.859	4.593	+ 5·5	9.694	9.186	Karlsb.-Johanngeorgst.
12.900	30.000	6.300	34.600	40.900	3.718	5.556	31.236	36 792	3.345	+ 11·2	7.436	6.690	Karlsbad-Merkelsgrün
42.500	29.500	40.100	110.700	150.800	1.862	39.763	77.164	116.927	1.444	+ 28·9	3.724	2.888	Kolin-Cerčan
3.300	29.400	1.200	50.600	51.800	1.570	992	43.934	44.926	1.361	+ 15·3	3.140	2.722	Kolomeaer Lokalbahnen
32.400	26.900	13.300	40.100	53.400	2.670	12.604	36.656	49.260	2.463	+ 8·4	5.340	4.926	Krakau-Kocmyrzów
27.800	5.300	16.700	14.600	31.300	1.204	16.715	15.807	32.522	1.251	— 3·8	2 408	2.502	Lambach-Haag
18.000	7.400	7.600	13.900	21.500	1.792	7.238	11.045	18.283	1.524	+ 17·6	3.584	3.048	Lambach-Vorchd.-Egg.
28.900	3.900	9.300	11.500	20.800	1.040	9.386	12.182	21.568	1.078	— 3·5	2.080	2.156	Laun-Libochowitz
107.000	49.600	189.500	175.600	365.100	4.102	176.633	149.758	326.391	3.667	+ 11·9	8.204	7.334	Lemberg-Bełzec
40.100	14.500	37.600	32.200	69.800	1.317	37.321	29.937	67.258	1.269	+ 3·8	2.634	2.538	Lemberg (Klep.)-Janów
3.300	10.400	2.400	36.100	38.500	1.540	3.150	46.308	49.458	1.978	— 22·1	3.080	3.956	Lupków-Cisna
15.600	7.700	10.300	26.300	36.600	1.743	10.367	28.750	39.117	1.863	— 6·4	3.486	3.726	M.-Budwitz-Jamnitz
125.200	78.100	61.300	212.600	273.900	3.043	60.521	221.076	281.597	3.129	— 2·7	6.086	6.258	Mährische Westbahn
164.100	48.200	234.000	160.000	394.000	7.434	237.851	153.112	390.963	7.377	+ 0·8	14.868	14.754	Marienbad-Karlsbad
57.900	15.000	28.300	31.600	59.900	1.932	28.223	30.966	59.189	1.909	+ 1·2	3.846	3.818	Mauthausen-Grein
43.400	38.600	36 200	77.200	113.400	1.532	40.333	73.418	113.751	1.537	— 0·3	3.064	3.074	Modřan-Cerčan
12.100	12.200	3.100	11.900	15.000	3.000	3.259	11.317	14.576	2.916	+ 2·9	6.000	5.832	Mösel-Hüttenberg
66.800	26.200	45.600	100.200	145.800	1.918	47.928	92.069	139.997	1.842	+ 4·1	3.836	3.684	Murtal-Bahn
13.900	9.000	6.800	19.000	25.800	1.843	7.104	11.469	18.573	1.327	+ 38·9	3.686	2.654	Netolitzer Lokalbahn
11.700	11.000	6.200	24.800	31.000	939	6 388	30.597	36.985	1.121	— 16·2	1.878	2.242	Neuhaus-Neubistritz
7.300	6.300	5.700	13.800	19.500	813	5.935	9.508	15.443	643	+ 26·4	1.626	1.286	Neuhof-Weseritz.
11.400	2.200	6.800	4.200	11.000	500	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.000	. . .	Neumarkt-Suchahora
63.100	11.800	29.200	16.200	45.400	1.892	30.702	20.195	50.897	2.121	— 10·8	3.784	4.242	Nixdorf-Rumburg
131.200	137.600	205.400	507.100	712.500	3.635	211.068	421.351	632.419	3.227	+ 12·6	7.270	6.454	Ostgalizische Lokalb.
21.900	17.100	8.600	25.500	34.100	2.623	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	5.246	. . .	Petersdf.-Winkelsdf.
10.900	139.600	5.700	136.000	141.700	5.450	5.381	111.527	116.908	4.496	+ 21·2	10.900	8.992	Piła-Jaworzno-Jaworzno St.
44.100	11.200	28.300	42.700	71.000	1.340	30.634	44.843	75.477	1.424	— 5·9	2.680	2.848	Pinzgauer L.B.
24.700	14.400	12.700	31.400	44.100	3.392	12.785	27.739	40.524	3.117	+ 8·8	6.784	6.234	Plan-Tachau
8.900	11.900	4.700	18.700	23.400	2.127	2.830	22.905	25.735	2.340	— 9·1	4.254	4.680	Postelberg-Laun

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1905	1904	Im Monate Juni 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.400	1.000	500	1.500	2.000	118	2.499	147	— 19·7	17	17
Przeworsk-Bachórz-Dynów	46	. . .	3.800	1.800	3.200	5.900	9.100	198	. . . .	. . .	. . .	46	. . .
Rakonitz-Laun	45	. . .	8.500	1.900	4.100	4.500	8.600	191	. . . .	. . .	. . .	45	. . .
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.300	1.500	2.400	3.800	6.200	159	6.816	175	— 9·1	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.200	8.400	8.100	22.500	30.600	294	28.925	278	+ 5·8	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.700	2.000	1.200	4.000	5.200	208	5.662	226	— 8·0	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	41	41	69.100	22.200	45.900	52.500	98.400	2.400	98.379	2.399	+ 0·1	41	41
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	7.000	700	2.700	1.500	4.200	525	4.448	556	— 5·6	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.700	2.500	1.700	2.900	4.600	307	7.001	467	— 34·3	15	15
Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)	59	59	8.700	5.600	7.700	10.400	18.100	307	16.959	287	+ 7·0	59	59
Schweissing-Haid	15	15	2.900	2.000	1.300	3.100	4.400	293	4.203	280	+ 4·6	15	15
Stankau-Ronsperg	22	22	4.600	2.900	2.300	5.700	8.000	364	7.401	336	+ 8·3	22	22
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.600	3.900	3.200	13.100	16.300	815	15.732	787	+ 3·6	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	6.700	4.000	4.600	11.400	16.000	193	15.350	185	+ 4·3	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	8.700	6.500	7.500	20.900	28.400	400	23.471	331	+ 20·8	71	71
Swětla-Kácow	48	48	3.800	1.400	2.200	3.200	5.400	113	5.136	107	+ 5·6	48	48
Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	24	24	4.400	400	3.500	1.200	4.700	196	4.506	188	+ 4·3	24	24
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	21	21	4.700	9.700	3.400	15.000	18.400	876	15.288	728	+ 20·3	21	21
Triest-Parenzo	122	122	16.600	1.400	10.200	15.400	25.600	210	20.715	170	+ 23·5	122	122
Trzebinia-Skawce	60	60	4.300	28.200	3.300	39.700	43.000	716	41.227	688	+ 4·1	60	60
Unterkrainer Bahnen	133	133	31.300	18.400	33.100	74.900	108.000	812	119.814	901	— 9·9	133	133
Valsugana-Bahn	63	63	35.200	2.200	24.900	12.100	37.000	587	36.833	585	+ 0.3	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	6.800	1.500	4.300	5.300	9.600	873	9.270	843	+ 3·6	11	11
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	84	84	29.600	19.000	19.000	25.900	44.900	535	43.934	523	+ 2·3	84	84
Wippachtalbahn	27	27	9.200	4.600	7.000	12.600	19.600	726	11.385	422	+ 72·0	27	27
Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurter Eisenbahn	17	17	6.500	13.000	4.400	9.500	13.900	818	15.975	940	— 13·0	17	17
Wodňan-Moldauthein	21	21	2.500	1.300	1.700	3.100	4.800	229	5.229	249	— 8·0	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	11.500	4.400	7.400	13.600	21.000	375	22.965	410	— 8·5	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	53	7.300	3.000	5.000	9.800	14.800	279	13.703	259	+ 7·7	53	53
Wotic-Selčan	17	17	4.300	1.400	2.600	3.600	6.200	365	5.371	316	+ 15·5	17	17
Ybbstalbahn	76	76	18.200	4.600	14.100	17.200	31.300	412	33.241	437	— 5·7	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.500	36.500	700	29.200	29.900	4.983	27.438	4.573	+ 9·0	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	19.100	15.400	16.200	31.100	47.300	544	45.633	525	+ 3·6	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	8.300	3.900	5.800	10.400	16.200	312	16.450	316	— 1·3	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz	24	24	3.260	5.805	1.693	8.440	10.133	422	9.598	400	+ 5·5	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.463	6.840	393	5.908	6.301	1.260	6.913	1.382	— 8·8	5	5
III. Privatbahnen im Privatbetriebe.													
1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen	101	101	230.894	602.297	134.043	817.929	951.972	9.425	977.425	9.677	— 2·6	101	101
Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	152	152	116.460	40.834	74.785	112.227	187.012	1.230	175.985	1.158	+ 6·2	152	152
Böhmische Nordbahn	336	328	262.682	187.702	226.261	622.107	848.368	2.525	822.910	2.509	+ 0·6	335	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	92.443	204.043	148.923	461.739	610.662	3.283	600.262	3.227	+ 1·7	186	186
Linie lit. B.	236	236	185.960	344.497	292.310	819.930	1,112.240	4.713	1,078.340	4.569	+ 3·2	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. B.-G.	91	91	46.704	49.707	37.333	174.980	212.313	2.333	222.274	2.443	— 4·5	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,049.920	1,058.669	1,660.270	5,230.877	6,891.147	6.652	7,110.922	6.864	— 3·1	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	123.044	67.419	51.961	138.710	190.671	633	180.417	599	+ 5·7	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Österreichische Strecke	64	64	102.308	106.241	81.385	383.408	464.793	7.262	462.907	7.233	+ 0·4	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	13.636	115.898	6.660	114.718	121.378	8.092	102.463	6.831	+ 18·4	15	15
Österr. Nordwestbahn:													
Garantierte Strecken	628	628	479.316	289.475	603.431	1,314.557	1,917.988	3.054	1,964.819	3.128	— 2·4	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	206.375	280.491	229.022	947.539	1,176.561	3.795	1,172.827	3.783	+ 0·3	310	310
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.366	1.366	1,302.199	695.318	1,419.400	3,240.188	4,659.588	3.411	4,755.197	3.481	— 2·0	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate: 1905	1904	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
8.500	6 000	2.900	8.900	11.800	694	3.232	17.817	21.049	1.238	— 43·9	1.388	2.476	Potscherad-Wurzmes
22.100	8.900	18.600	27.700	46.300	1·006	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.012	. . .	Przework-Bachórz
55.000	15.000	27.300	36.700	64.000	1.422	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.844	. . .	Rakonitz-Laun
18.900	9.400	13.700	25.900	39.600	1.015	14.187	27.877	42.064	1.079	— 5·9	2.030	2.158	Rakonitz-Mlatz
64.000	42.300	43.800	120.600	164.400	1.581	43.840	109.530	153.370	1.475	+ 7·2	3.162	2.950	Rakonitz-Pl.-Petschau
18.800	19.200	8.000	30.200	38.200	1.528	8.015	29.027	37.042	1.482	+ 3·1	3.056	2.964	Raudnitz-Hospozin
352.300	131.500	214.400	338.300	552.700	13.480	218.602	325.512	544.114	13.271	+ 1·6	26.960	26.542	Reichenberg-Gablonz-T.
25.400	5.500	8.800	11.500	20.300	2.538	8.665	12.675	21.340	2.668	— 4·9	5.076	5.336	Schlackenwerth-Joach.
21 300	19.200	9.300	23.200	32.500	2.167	9.129	29.590	38.719	2.581	— 16·0	4.334	5.162	Schönwehr-Elbogen
42.000	22.100	41.600	73.900	115.500	1.958	41.143	68.380	109.523	1.856	+ 5·5	3.916	3.712	Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)
15.100	9.500	7.300	15.300	22.600	1.507	6.629	13.557	20.186	1.346	+ 12·0	3.014	2.692	Schweissing-Haid
27.500	13.900	13.600	31.200	44.800	2.036	13.814	27.183	40.997	1.864	+ 9·2	4.072	3.728	Stankau-Ronsperg
23.400	26 600	17.800	82.400	100.200	5.010	17.749	81.225	98.974	4.949	+ 1·2	10.020	9.898	Starkenbach-Rochlitz
34.500	22.100	24.300	66.600	90.900	1.095	24.468	66.315	90.783	1.094	+ 0 1	2.190	2.188	Strakonitz-Březnitz
45.000	31.300	39.400	102.100	141.500	1.993	41.085	92.712	133.797	1.884	+ 5·8	3.986	3.768	Strakonitz-Winterberg
16.400	7.800	12.100	20.200	32.300	673	12.322	17.556	29.878	622	+ 8·2	1.346	1.244	Swětla-Káčow
19.600	3.700	14.600	9.900	24.500	1.021	14.610	9.037	23.647	985	+ 3·7	2.042	1.970	Tabor-Bechin (elektr. Betrieb
24.400	42.300	17.300	68.600	85.900	4.090	17.590	62.142	79.732	3.797	+ 7·7	8.180	7.594	Tirschnitz-Schönbach
89.600	9.100	76.900	59.000	135.900	1.114	71.401	54.804	126.205	1.034	+ 7·7	2.228	2.068	Triest-Parenzo
24.000	172.000	19.300	284.900	304.200	5.070	19.193	257.838	277.031	4.617	+ 9·8	10.140	9.234	Trzebinia-Skawce
163.100	117.800	174.300	482.100	656.400	4.935	172.802	468.508	641.310	4.822	+ 2·3	9.870	9.644	Unterkrainer Bahnen
162.100	12.000	139.100	66.100	205.200	3.257	140.746	72.105	212.851	3.379	— 3·6	6.514	6.758	Valsugana-Bahn
28.400	9.300	12.800	30.600	43.400	3.945	11.331	30 057	41.388	3.763	+ 4·8	7.890	7.526	Vöcklabruck-Kammer
135.000	77.900	88.800	149.800	238.600	2.840	88.346	143.377	231.723	2.759	+ 2·9	5.680	5.518	Welser Lokalbahn.-Ges.
47.200	29.000	38.300	52.200	90.500	3.352	32.605	34.517	67.122	2 486	+ 34·8	6.704	4.972	Wippachtalb.
34.500	87.400	24.500	64.600	89.100	5.241	24.353	77.588	101.941	5.997	— 12·6	10.482	11.994	Wittmannsd. (Leobd.)-Ebenfurter E.
13.900	4.700	9.300	13.000	22.300	1.062	9.888	15.260	25.148	1.198	— 11·4	2.124	2.396	Wodňan-Moldauthein
54.600	19.000	35.600	61.300	96.900	1.730	33.762	65.074	98 836	1.765	— 2·0	3.460	3.530	Wodňan-Prachatitz
36.100	18.200	25.300	59.600	84.900	1.602	24.501	59.536	84.037	1.586	+ 1·0	3.204	3.172	Wolframs-Teltsch
21.200	9.500	12.600	27.800	40.400	2.376	12.029	27.896	39.925	2.349	+ 1·1	4.752	4.698	Wotic-Selčan
75.000	32.000	54.100	120.200	174.300	2.293	55.378	132.069	187.447	2.446	— 7·0	4.586	4.932	Ybbstalbahn
11.900	236.200	3.500	183.900	187.400	31.233	3.626	178.041	181.667	30.278	+ 3·2	62.466	60.556	Zeltweg-Fohnsdorf
93.000	96.500	76.200	195.100	271.300	3.118	80.539	204.962	285.501	3.282	— 5·0	6.236	6.564	Zeltweg-Wolfsb. u. Unterdraub.-Wöllan
39.900	24.300	27.000	69.500	96.500	1.856	25.827	66.891	92.718	1.783	+ 4·1	3.712	3.566	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
15.468	34.265	8 335	48.118	56 453	2.352	7.902	31.621	39.523	1.647	+ 42·8	4.704	3.294	Časlau - Zawratetz und Časlau-Močowitz
7.853	62.193	2.291	39.436	41.727	8.345	2.591	42.909	45 500	9.100	— 8·3	16.690	18.200	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
													1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
1,215.611	4,441.294	605.449	5,959.431	6,564.880	64.990	637.184	5,877.148	6,514.332	64.498	+ 0·8	129.998	128.996	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen
547.982	289.848	340.202	768.663	1,108.865	7.295	347.420	696.286	1,043.706	6.866	+ 6·2	14.590	13.732	Lokalb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg
1,271.614	1,142.295	1,098.416	3,813.532	4,911.948	14.663	1,097.202	3,825.829	4,923.031	15.009	— 2·3	29.326	30.018	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
428.348	1,343.141	609.097	3,134.528	3,743.625	20.127	594.982	3,004 056	3,599.038	19.350	+ 4·0	40.254	38.700	Linie lit. A
744.786	2,351.510	963 893	5,904.436	6,868.329	29.103	974.829	5,683.279	6,658.108	28.212	+ 3·2	58.206	56.424	Linie lit. B
230.433	378.080	179.443	1,345.075	1,524.518	16.764	204.373	1,184.030	1,388.403	15.257	+ 9·8	33.528	30.514	Graz-Köfl. E u. B.-G.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
5,479.262	6,858.139	8,468.117	33,975.422	42,443.539	40.969	8,548.066	34,105.236	42,653.302	41.171	— 0·5	81.938	82.342	Hauptbahnnetz
690.348	414.012	290.017	839.441	1,129.458	3.752	297.435	810.594	1,108.029	3.681	+ 1·9	7.504	7.362	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
502 011	723.315	411.308	2,536.719	2,948.027	46.063	412.383	2,408 376	2,820.759	44.074	+ 4·5	92.126	88.148	Österr. Strecke
65.309	656.721	28.361	650.579	678.940	45.263	27.922	574.580	602.502	40.167	+ 12·6	90.526	80.334	Leoben-Vordernberger
													Österr. Nordwestbahn
2,257.595	1,870.983	2,954.153	8,283.201	11,237.354	17.893	3,091.796	8,422.152	11,513.948	18.334	— 2·4	35.786	36.668	Garantierte Strecken
1,012.374	1,865.105	1,142.207	5,982.272	7,124.479	22.982	1,220.067	5,800.598	7,020.665	22.647	+ 1·5	45.964	45.294	Ergänzungsnetz
5,722.802	4,524.723	6,799.141	20,784.804	27,583.945	20.193	6,830.107	21,062.471	27,892.578	20.419	— 1·1	40.386	40.838	Österr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellsch

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juni 1905	1904	Im Monate Juni 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom I. Jänner bis Ende Juni 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	50.905	30.480	22.010	46.573	68.583	2.078	75.271	2.281	— 8·9	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Lokalbahnen in Österreich	1.516	1.516	2,363.550	578.390	2,896.529	5,303.478	8,200.007	5.409	7,908.655	5.217	+ 3·7	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	92.295	. . . .	22.308	. . . .	22.308	5.577	20.964	5.241	+ 6·4	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	222.192	149.004	157.927	467.239	625.166	2.194	642.233	2.253	— 2·6	285	285
Eisenbahn Wien-Aspang	89	89	98.596	46.565	85.985	99.866	185.851	2.088	188.168	2.114	— 1·2	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	40.563	63.476	23.965	210.431	234.396	3.606	220.202	3.388	+ 6·4	65	65
2. Selbständige Lokalbahnen.													
Aktien-Ges. der Wiener Lokalb.	36	36	241.769	75.641	51.628	55.354	106.982	2.972	87.791	2.439	+ 21·9	30	33
Auspitzer Lokalbahn	7	7	5.166	1.762	1.245	1.911	3.156	451	3.104	443	+ 1·8	7	7
Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc) *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Böhmische Commerzialbahnen	193	193	35.721	18.467	18.204	51.034	69.238	359	69.496	360	— 0·3	193	193
Böhmisch-Leipa—Steinschönau	22	22	5.765	2.721	2.786	5.222	8.008	364	4.417	201	+ 81·1	22	22
Bozen-Meraner Bahn	31	31	34.557	12.369	43.342	45.822	89.164	2.876	65.860	2.125	+ 35·3	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.652	3.310	1.181	3.321	4.502	281	5 864	367	— 23·4	16	16
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	42	42	398.395	932	111.467	2.561	114.028	2.715	103.987	2.475	+ 9·7	42	42
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.333	1.224	3.191	6.061	9.252	370	8.514	340	+ 8·8	25	25
Friedländer Bezirksbahnen	41	41	28.202	8.179	10.827	13.364	24.191	590	25.343	618	— 4·5	41	41
Gänserndorf-Gaunersdorf	22	22	9.995	1.822	5.208	4.542	9.750	443	8.192	372	+ 16·4	22	22
Gmundener elektrische Bahn	3	3	12.615	. . . .	3.292	. . . .	3.292	1.097	2.913	971	+ 13·0	3	3
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.003	1.361	2.099	3.718	5.817	233	6.638	265	— 12·1	25	25
Hruschau—Polnisch-Ostrau	4	4	20.187	3.254	3.341	2.745	6.086	1.522	5.768	1.442	+ 5·5	4	4
Innsbruck-Hall i. T.	12	12	131.299	275	23.749	540	24.289	2.024	19.812	1.651	+ 22·6	12	12
Korneuburg-Ernstbrunn	30	. . .	8.146	2.743	5.213	5.635	10.848	322	. . . .	. . .	. . .	30	. . .
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	18	6.598	1.272	2.155	3.593	5.748	320	5.870	326	— 1·8	18	18
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	10.215	4.011	2.412	3.317	5.729	1.909	5.891	1.964	— 2·8	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.941	896	2.318	2 426	4.744	279	3.096	182	+ 53·2	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	4.060	4.019	1.614	3.644	5.258	438	6.214	518	— 15·4	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	2.521	2.676	2.084	2.860	4.944	165	3.869	129	+ 27·9	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	810	501	477	894	1.371	91	1.490	99	— 8·1	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	15.459	2.007	16.058	8.052	24.110	1.005	21.707	904	+ 11·1	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.185	5.440	1.043	6 349	7.392	493	7.773	518	— 4·8	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	14.847	5.576	5.055	9.189	14.244	1.782	13.212	1.652	+ 7·8	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	82	12.254	6.060	8.432	15.346	23.778	290	24.759	302	— 4·0	82	82
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.557	1.222	3.997	4.082	8.079	323	6.981	279	+ 15·8	25	25
Pielachtalbahn	49	49	13.981	4.016	11.516	8.471	19.987	408	16.443	335	+ 17·9	49	49
Polna-Stecken—Polna-Stadt	6	. . .	1.468	442	571	815	1.386	231	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Přivoz (Oderfurt)—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	10	10	236.336	2.513	33.466	3 803	37.269	3.727	30.982	3.098	+ 20·3	10	10
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	3.485	1.828	2.252	5.319	7.571	505	8.102	540	— 6·5	15	15
Radkersburg-Luttenberg	25	25	4.038	2.688	2.384	4.779	7.163	287	5.646	226	+ 27·0	25	25
Rohitscher Lokalbahn	29	29	4 415	1.391	4.420	4.752	9.172	317	9.740	336	— 5·7	29	29
Saitz-Czeicz-Göding	38	38	6.383	4.211	3.029	6.594	9.623	253	11.950	314	— 19·4	38	38
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	53.654	5.012	19.680	8.724	28.404	2.029	24.060	1.719	+ 18·0	14	14
Salzburg-Lamprechtshausen	25	25	12.015	3.201	7.978	6.434	14.412	577	11.968	479	+ 20·4	25	25
Salzkammergut-Lokalb.-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstr.)	67	67	29.546	4.021	41.047	11.359	52.406	782	41.983	627	+ 24·7	67	67
Schafbergbahn	6	6	1.693	10	8.409	74	8.483	1.414	8.706	1.118	+ 26·5	1	2
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	35.430	8.851	21.703	17.153	38.856	925	38.764	922	+ 0·3	42	42
Schneebergbahn (Zahnradstr.)	10	10	3.499	62	10.903	211	11.114	1.111	10.423	1.042	+ 6·6	2	2
Stammersdorf-Auersthal	22	22	15.477	573	6.401	1,234	7.635	347	6.122	278	+ 24·8	22	22
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	12.333	33.170	4.574	37.112	41.686	2.316	38.840	2.158	+ 7·3	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	13 241	3.850	10.010	10 180	20.190	421	18.700	390	+ 7·9	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.336	2.915	453	3.859	4.312	719	4.817	803	— 10·4	6	6
Steiermärkische Landesbahnen	49	49	14.707	9.421	9.455	15.635	25.090	512	23.547	481	+ 6·4	49	49
Stubaitalbahn (elektr. Betrieb)	18	. . .	11.040	344	17.434	1.881	19.315	1.043	. . . .	. . .	. . .	16	. . .

*) Im Monate Juni 1905 und 1904 war der Betrieb eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni								Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1905				1904							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
256.314	177.515	107.683	287.985	395.668	11.990	109.547	308.918	418.465	12.681	— 5·5	23.980	25.362	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
9,732.924	3,233.426	14,702.489	32,016.087	46,718.576	30 817	14,381.888	31,798.432	46,180.320	30.462	+ 1·2	61.634	60.924	Hauptnetz u. Lokalb. in Österreich
205.966	. . . . .	49.439	. . . .	49.439	12.359	49.433	. . . . .	49.433	12.358	+ 0·01	24.718	24.716	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,059.172	1,039.035	769.223	3,188.705	3,957.928	13.887	837.435	3,138.628	3,976.063	13.951	— 0·5	27.774	27.902	Süd-Nordd. Verbindgsb.
354.621	258.430	275.701	567.345	843.046	9.472	298.250	623.326	921.576	10.354	— 8·5	18.942	20.708	Wien-Aspang Bahn
209.833	372.542	146.948	1,246.857	1,393.805	21.443	143.893	1,210.092	1,353.985	20.830	+ 2·9	42.886	41.660	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													2. Selbst. Lokalbahnen.
761.824	242.195	178.674	257.543	436.217	14.540	185.877	205.716	391.593	11.867	+ 22·5	29.080	23.734	A.-G. d. Wiener Lokalb.
27.432	7.420	6 631	9.034	15 665	2.238	6.941	10 957	17.898	2.557	— 12·5	4.476	5.114	Auspitzer Lokalbahn
. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc)
190.793	94.235	96.976	282.369	379.345	1.966	98.755	338.016	436.771	2.263	— 13·1	3.932	4.526	Böhm. Kommerzialb.
23.024	14.336	10.494	17.839	28.333	1.288	12.676	12.175	24.851	1.130	+ 14·0	2.576	2.260	B.-Leipa-Steinschönau
214.690	62.325	304.214	248.821	553.035	17.840	278.487	205.006	483.493	15.597	+ 14·4	35.680	31.194	Bozen-Meraner Bahn
15 324	13.166	6.179	15.044	21.223	1 326	6.596	38.741	45.337	2.834	— 53·2	2.652	5.668	Brandeis-Neratowitz
1,842.132	5.233	479.565	13.864	493.429	11.748	455.603	13.530	469.133	11.170	+ 5·2	23.496	22.340	Dampftramway-Ges. vorm. Krauß & Co
17.769	10 014	17.287	36.072	53 359	2.134	17.909	42.404	60.313	2.412	— 11·5	4.268	4.824	Deutschbrod-Humpoletz
142.693	59.799	50.389	98.489	148.878	3.631	48.293	94.546	142.839	3.484	+ 4·2	7.262	6.968	Friedländer Bezirksb.
50.639	10.117	26.886	25.019	51.905	2.359	25.554	19.501	45.055	2.048	+ 13·1	4.718	4.096	Gänsernd.-Gaunersd.
43.748	. . . . .	10.895	. . . . .	10.895	3.632	10.694	. . . . .	10.694	3.565	+ 1·9	7.264	7.130	Gmundener elektr. Bahn
13.607	8.126	9.450	21.733	31.183	1.247	10.684	26.317	37.001	1.480	— 15·7	2.494	2.960	Gr.-Priesen-W.-Auscha
93.833	24.233	15.791	20.017	35 808	8.952	16.432	19.217	35.649	8.912	+ 0·4	17.904	17.824	Hruschau—Poln.-Ostrau
566.949	465	105.605	1.044	106.649	8.887	103.445	144	103.589	8.632	+ 2·9	17.774	17.264	Innsbruck-Hall i. T.
44.102	17.968	28.995	37.750	66.745	2.225	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.450	. . .	Korneuburg-Ernstbrunn
20.137	10.068	9.823	22.381	32.204	1.789	10.343	18.487	28.830	1.601	+ 11·7	3.578	3.202	Kühnsdorf-Eisenkappel
57.856	31.792	13.615	23.805	37.420	12.473	13.808	25.190	38.998	13.000	— 4·1	24.946	26.000	Kuttenberger Lokalb.
19.417	4.310	11.878	10.866	22.744	1.197	11.669	8.897	20.566	1.082	+ 10·6	2.394	2.164	Laibach-Oberlaibach
15.398	25.812	6.133	24 177	30.310	2.526	6.348	26.261	32.645	2.720	— 7·1	5.052	5.440	Lundenburg-Eisgrub
12.139	17.488	10.978	18.276	29.254	975	10.845	22 365	33.210	1.107	— 11·9	1.950	2.214	Melnik-Mšeno
6.785	3.694	2.678	6.070	8.748	583	3.013	6.243	9.256	617	— 5·5	1.166	1.234	Mšeno—Unter-Cetno
98.098	10.468	132.069	42.194	174.263	7.261	143.789	39.788	183.577	7.649	— 5·1	14.522	1.5298	Mori-Arco-Riva a. G.
13.482	34.716	6.049	40.499	46.548	3.103	5.834	40.133	45.967	3.064	+ 1.3	6.296	6.128	Mutenitz-Gaya
75.269	42.426	26.819	67.003	93.822	11.728	24.466	59.610	84.076	10.509	+ 11·5	23.456	21.018	Neutitscheiner Lokalb.
53.326	31.380	40.025	81.014	121.039	1.476	39.087	89.259	128.346	1.565	— 5·7	2.952	3.130	N.-Ö. Waldviertelbahn
44.080	8.643	21.748	29.481	51.229	2.049	19.017	23.722	42.739	1.709	+ 19·9	4.098	3.418	Otrokowitz-Wisowitz
65.266	21.629	50.081	49.727	99.808	2.037	43.976	50.004	93.980	1.917	+ 5·9	4.074	3.834	Pielachtalbahn
7.447	2.514	2 606	3.964	6.570	1 095	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.190	. . .	Polna-Steck.—Polna-St.
1,294.966	15.649	186.809	16.790	203.599	20.360	164.836	21.365	186.201	18.620	+ 9·4	40.720	37.240	Přivoz (Oderfurt)-M.-Ostrau-Witkow.-Ellg.
18.821	13.656	11.673	31.864	43.537	2.902	12.712	36.739	49.451	3.297	— 12·0	5.804	6.594	Reichenau a/K.-Solnitz
20.868	12.563	12.708	22.724	35.432	1.417	12.129	21.408	33.537	1.341	+ 5·6	2.843	2.682	Radkersburg-Luttenbg.
19.399	7.871	15.917	26.691	42.608	1.469	17.295	30.138	47.433	1.635	— 10·2	2.938	3.250	Rohitscher Lokalbahn
39.053	27.082	18.555	45.859	64.414	1.695	19.509	59.823	79.332	2.088	— 18·8	3.390	4.176	Saitz-Czeicz-Göding
133.318	29.281	45.042	43.557	88.599	6.329	44.726	43.024	87.750	6.268	+ 10·0	12.658	12.536	Salzburger Eisenb. u. Tr.
58.238	19.068	36.628	36.331	72.959	2.918	36.411	31.331	67.742	2.710	+ 7·7	5.836	5.420	Salzburg-Lamprechtsh.
76.649	22.639	87.200	56.568	143.768	2.146	87.218	61.659	148.877	2.222	— 3·4	4.292	4.444	Salzkammergut-Lokalb. (Adhäsionsstrecken)
1.693	10	8.409	74	8.483	8.483	7.590	. . . . .	7.590	3.795	+ 123·5	16.966	7.590	Schafbergbahn
128.711	55.086	64.444	98.403	162.847	3.877	65.999	98.557	164.556	3.918	— 1·1	7.754	7.836	Schneebergb. (Adh.)
3.499	62	10.903	211	11.114	5.557	13.174	490	13.664	6 832	— 18·7	11.114	5.448	Schneebergb. (Zahnr.)
71.717	3.429	29.398	7.281	36.679	1.667	27.430	5.147	32.577	1.481	+ 12·6	3.334	2.962	Stammersdorf-Auersthal
69.057	197.183	22.787	225.060	247.847	13.769	21.689	199.597	221.286	12.294	+ 12·0	27.538	24.588	Standing-Stramberger L.
57.784	24.480	42.460	63.440	105.900	2.206	42.580	66.790	109.370	2.279	— 3·2	4.412	4.558	Steyrtal-Bahn
5.105	16.086	1.779	20.236	22.015	3.669	1.597	20.755	22.352	3.725	— 1·5	7.338	7.450	Stramberg-Wernsdorf
64.252	58.407	35.707	99.459	135.166	2.758	35.551	94.413	129.964	2.652	+ 4·0	5.516	5.304	Steiermärk. Landesb.
30.755	2.259	40.365	9.541	49.906	3.119	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	6 238	. . .	Stubaitalb. (elekt. B.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juni		Im Monate Juni 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juni							Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juni	
					1905				1904		Differz. pro Kilom. in Prozent		
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Swoleňoves-Smečna	10	10	2 543	18.110	386	22.637	2.3023	2.302	29.520	2.952	— 22 0	10	10
Troppau-Grätz	1	. . .	2.001	. . . .	707	. . . .	707	707	. . . .	. . .	. . .	0	. . .
Überetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	13.970	1.562	10.928	6.911	17.839	1.190	18.666	1.244	— 4·3	15	15
Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	8	8	3.942	2.292	1.466	6.660	8.126	1.016	7.376	922	+ 10·2	8	8
Zillertalbahn	32	32	9.908	1.081	10.948	4.214	15.162	474	13.586	425	+ 11·5	32	32
Summe . . .	20.853	20.579	17,602.658	8,676.055	16,922.232	37,040.937	53,963.169	2.588	52,982.774	2.575	+ 0·5	20.816	20.564
B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.													
1. Mit Dampfbetrieb.													
Achenseebahn	6·31	6·31	4.633	237	7.184	1.128	8.312	. . .	7.054	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·25	5·25	4.643	12	10.600	651	11.251	. . .	10.286	. . .	. . .	. . .	. . .
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn	8·37	8·37	16.813	538	7.337	3.844	11.181	. . .	10.332	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	34.549	89	19.417	551	19.968	. . .	15.742	. . .	. . .	. . .	. . .
Königshof-Beraun-Koněprus	11·93	11·52	. . . .	15.700	. . . .	16.250	16.250	. . .	16.210	. . .	. . .	. . .	. . .
Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt	3·37	3·37	13.391	. . . .	2.249	. . . .	2.249	. . .	2.089	. . .	. . .	. . .	. . .
2. Mit elektrischem Betriebe.													
Aussiger elektrische Straßenbahn	8·83	8·83	190.355	. . .	18.839	. . . .	18.839	. . .	18 175	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·85	4·85	75.461	. . . .	14.154	. . . .	14.154	. . .	12.060	. . .	. . .	. . .	. . .
Brünner elektrische Straßenbahn	22·20	22·20	683.115	8 023	85.967	10.996	96.963	. . .	91.944	. . .	. . .	. . .	. . .
Brüx-Oberleutensdorf-Fohnsdorf	12·91	12·91	69.855	. . . .	13.660	. . . .	13.660	. . .	14.015	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Straßenbahn	6·44	6·44	178.668	. . . .	18.418	. . . .	18.418	. . .	15.816	. . .	. . .	. . .	. . .
Dornbirn-Lustenau	11·13	11·13	21.065	21	5.762	220	5.982	. . .	6.625	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Straßenbahn	22·78	21·31	141.823	1.700	28.200	5.038	33.238	. . .	27.514	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·19	32·19	696.335	. . . .	114.865	. . . .	114.865	. . .	104.592	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·13	5·13	51.162	. . . .	11.801	. . . .	11.801	. . .	9.192	. . .	. . .	. . .	. . .
Krakauer elektrische Kleinbahn	10·69	10·35	492.410	. . . .	45.844	. . . .	45.844	. . .	41.759	. . .	. . .	. . .	. . .
Laibacher elektr. Straßenbahn	5·11	5·11	87.211	. . . .	10.979	. . . .	10.979	. . .	9.346	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektr. Straßenbahn	8·33	8·33	778.870	. . . .	75.099	. . . .	75.099	. . .	64.574	. . .	. . .	. . .	. . .
Marienbader elektr. Stadtbahn	2·20	2·20	42.576	. . . .	10.948	. . . .	10.948	. . .	10.181	. . .	. . .	. . .	. . .
Mendelbahn (Kaltern-Mendel) [Adhäsions- u. Drahtseilbahn]	4·55	4·55	4.512	51	10.697	477	11.174	. . .	11.251	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Straßenbahn	5·35	5·35	96.306	. . . .	14.844	. . . .	14.844	. . .	13.620	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	9·35	107.878	. . . .	14.207	. . . .	14.207	. . .	13.559	. . .	. . .	. . .	. . .
Polaer elektrische Straßenbahn	4·75	4.75	99.528	. . . .	10.781	. . . .	10.781	. . .	12.266	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	133.697	. . . .	19.872	. . . .	19.872	. . .	19.171	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektrische Straßenbahn	45·59	44·82	2,171.744	. . . .	280.589	. . . .	280.589	. . .	260.886	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Straßenb.	7·21	6·14	182.246	. . . .	22.884	. . . .	22.884	. . .	18.097	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	10·52	10·52	152.967	. . . .	24.907	. . . .	24.907	. . .	21.521	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	937.922	. . . .	110.225	. . . .	110.225	. . .	108.930	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester elektrische Kleinbahn, Triest-Opčina	5·18	5·18	37.758	576	20.761	1.583	22.344	. . .	19.696	. . .	. . .	. . .	. . .
Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr	11·91	11·91	282.382	. . . .	51.736	. . . .	51.736	. . .	41.808	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran *)	. . .	5·28	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	15 898	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener städtische elektrische Straßenbahnen	184·43	175·45	15 900.896	. . . .	2,351.982	. . . .	2,351.982	. . .	2,149.565	. . .	. . .	. . .	. . .
3. Drahtseilbahnen.													
Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag	0·11	0·11	46.695	. . . .	1.634	. . . .	1.634	. . .	1.438	. . .	. . .	. . .	. . .
Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag	0·40	0·40	17.887	. . . .	2.744	. . . .	2.744	. . .	2.267	. . .	. . .	. . .	. . .
Salzburg-Festg. Hohensalzburg	0·20	0·20	16.656	. . . .	5.648	. . . .	5.648	. . .	4.552	. . .	. . .	. . .	. . .
Schloßbergbahn in Graz	0·21	0·21	20.877	. . . .	3.639	. . . .	3.639	. . .	3.187	. . .	. . .	. . .	. . .
Summe . . .	507·90	500·14	23,794.886	26 947	3,448 473	40.738	3,489.211	. . .	3,205.218	. . .	. . .	. . .	. . .

*) Die Ergebnisse der von der Gemeinde Wien erworbenen elektrischen Straßenbahn Wien (Praterstern)-Kagran erscheinen ab 1. Jänner 1905 unter den Wiener städtischen elektrischen Straßenbahnen ausgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1905				1904				Differz. pro Kilom. in Prozent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
14.460	138.901	2.197	173.625	175.822	17.582	2.185	175.930	178.115	17.812	— 1·3	35.164	35.624	Swoleňoves-Smečna
2.001	...	707	...	707	707	...	...	...	...	...	1.414	...	Troppau-Grätz
67.840	14.494	53.498	60.457	113.955	7.597	58.886	62.698	121.584	8.105	— 6·3	15.194	16.210	Überetscherbahn
6.508	13.048	2.328	37.367	39.695	4.962	2.051	33.971	36.022	4.503	+ 10·2	9.924	9.006	Wickwitz-Gießhübl S.
49.845	13.066	46.846	39.573	86.419	2.701	46.926	33.783	80.709	2.522	+ 7·1	5.402	5.044	Zillertalbahn
80,964.724	54,158.264	79,949.606	231,372.842	311,322.448	14.956	78,762.519	228,661.648	307,424.167	14.950	+ 0 04	29.912	29.900	**Summe**
													B. Kleinbahnen u. diesen gleichzuhaltende Bahnen.
													1. Mit Dampfbetrieb.
5.479	441	9.097	1.946	11.043	...	10.480	1.797	12.277	...	...	...	...	Achenseebahn
5.867	60	13.500	1.437	14.937	...	13.481	1.319	14.800	...	...	...	...	Gaisbergbahn
34.438	1.332	17.552	6.372	23.924	...	21.712	633	22.345	...	...	...	...	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn
73.509	383	42.462	1.434	43.896	...	46.777	1.507	48.284	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
...	81.920	...	85.204	85.204	...	...	80.978	80.978	...	...	...	...	Königshof-B.-Koněprus
77.789	...	12.693	...	12 693	...	12.095	...	12.095	...	...	...	...	Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt
													2. Mit elektr. Betriebe.
1,048.116	...	102.429	...	102.429	...	102.152	...	102.152	...	...	...	...	Aussiger elektr. St.B.
245.621	...	39.731	...	39.731	...	42.602	...	42.602	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
3,496.376	52.902	432.853	65.111	497.964	...	424.272	82.556	506.828	...	...	...	...	Brünner elektr. St.B.
357.450	...	68.488	...	68.488	...	76.899	...	76.899	...	...	...	...	Brüx-Oberleutensdorf-Fohnsdorf
786.573	...	80.844	...	80.844	...	74.268	...	74.268	...	...	...	...	Czernowitzer elek. St.B.
118.699	206	31.243	1.832	33.075	...	36.986	1.132	38 118	...	...	...	...	Dornbirn-Lustenau
738.402	11.610	143.253	30.508	173.761	...	131.899	29.725	161.624	...	...	...	...	Gablonzer elektr. St.B.
3,453.413	...	588.780	...	588.780	...	574.733	...	574.733	...	...	...	...	Grazer elektr. Kleinb.
183.055	...	41.931	...	41.931	...	41.959	...	41.959	...	...	...	...	Graz-Maria Trost
2,548.000	...	230.315	...	230.315	...	217.543	...	217.543	...	...	...	...	Krakauer elektr. Kleinb.
450.898	...	55.583	...	55.583	...	53.741	...	53.741	...	...	...	...	Laibacher elektr. St.B.
3,888.781	...	359.526	...	359.526	...	310.847	...	310.847	...	...	...	...	Lemberger elektr. St.B.
107.162	...	21.595	...	21.595	...	20.931	...	20.931	...	...	...	...	Marienbader elektrische Stadtbahn
16.667	101	36.716	992	37.708	...	40.461	1.217	41.678	...	...	...	...	Mendelbahn (Kaltern-Mendel) (Adhäs.- u. Drahtseilb.)
519.465	...	79.719	...	79.719	...	78.191	...	78.191	...	...	...	...	Olmützer elektr. Str.B.
582.679	...	65.304	...	65.304	...	68.951	...	68.951	...	...	...	...	Pilsener elektr. Kleinb.
439.180	...	54.882	...	54.882	...	41.922	...	41.922	...	...	...	...	Polaer elektr. Straßenb.
804.845	...	119.010	...	119.010	...	115.222	...	115.222	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
11,855.207	...	1,591.810	...	1,591.810	...	1,479.832	...	1,479.832	...	...	...	...	Prager elektr. Straßenb.
831.877	...	104.386	...	104.386	...	96.559	...	96.559	...	...	...	...	Reichenberger el. St.B.
733.769	...	102.841	...	102.841	...	100.755	...	100.755	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
4,353.649	...	498.457	...	498.457	...	496.909	...	496.909	...	...	...	...	Triester Tramway, elektr. Linien
149.401	3.804	76.189	11.834	88.023	...	70.023	4.370	74 393	...	...	...	...	Triester elektr. Kleinb., Triest-Opčina
1,305.366	...	220.581	...	220.581	...	212.971	...	212.971	...	...	...	...	Tramway- und Elektrizitäts-Ges. Linz-Urfahr
...	...	...	...	...	...	78.634	...	78.634	...	...	...	...	Wien (Praterst.)-Kagran
90,169.209	...	12,881.134	...	12,881.134	...	12,247.979	...	12,247.979	...	...	...	...	Wiener städtische elektrische Straßenbahnen
													3. Drahtseilbahnen.
190.413	...	6 852	...	6.852	...	6.712	...	6.712	...	...	...	...	Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag
43.391	...	6.643	...	6.643	...	7.303	...	7.303	...	...	...	...	Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag
29.708	...	8.769	...	8.769	...	8 887	...	8.887	...	...	...	...	Salzburg-Festung Hohensalzburg
55.108	...	9.869	...	9.869	...	11.140	...	11.140	...	...	...	...	Schloßbergbahn in Graz
129,701.562	152.759	18,155.037	206.670	18,361.707	...	17,375 828	205.234	17,581.062	...	...	...	...	**Summe**

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro März 1905 ergab ein Plus von K 12.608, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 6.564 880 bereits inbegriffen ist.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro März 1905 resultiert ein Plus von K 1704, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 1,108.865 bereits enthalten ist.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehre ist hauptsächlich auf die lebhafte Frequenz anläßlich der Pfingstfeiertage, welche heuer in den Monat Juni, im Vorjahre hingegen in den Monat Mai fielen, zurückzuführen; jene aus dem Güterverkehre gründet sich im allgemeinen auf eine kleine Steigerung des Verkehres.

Bozen-Meraner Bahn. Die Mehreinnahme resultiert aus der hohen Personenfrequenz, hervorgerufen durch die Verschiebung der Pfingstfeiertage, und aus dem starken Güterverkehre, welcher gleich wie in den Vormonaten der regen Bautätigkeit in Meran zuzuschreiben ist.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juni 1905 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 10.459, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 59, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 10.400; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 34.320, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 420, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 33.900 ergeben.

Die Mindereinnahmen im Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultieren aus dem Verkehre von diversen Gütern.

Die definitiven Richtigstellungen pro Februar 1905 ergaben beim Unternehmen lit. A ein Plus von K 13.230 und beim Unternehmen lit. B ein Minus von K 9639, welche Beträge in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits berücksichtigt sind.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Komp. Die Mehreinnahmen sind eine Folge der erhöhten Personenfrequenz, veranlaßt durch die große Anzahl von Feiertagen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juni 1905 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 84.287 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 132.795.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 69.294 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 352.570.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Zucker, roh	um	677 t
Eisen und Stahl	„	25.071 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Mehl und Mahlprodukten	um	937 t
Zucker, raffiniert	„	646 t
Holz aller Art	„	13.100 t
Steinen aller Art	„	40.184 t
Erzen und Schlacken	„	2.508 t
Kohlen	„	24.532 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 3451 Personen und das Erträgnis um K 2101 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 2862 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 8153 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	1.599 t
Zucker, roh	„	358 t
Steinen aller Art	„	2.284 t
Eisen und Stahl	„	567 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Mehl und Mahlprodukten	um	263 t
Zucker, raffiniert	„	220 t
Holz aller Art	„	3.398 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 384 Personen und das Erträgnis um K 2513 zu. Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 4112 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 9201 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Holz aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Zucker, raffiniert, Steine aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Juni 1904, im Personenverkehre eine Abnahme um 145 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 56, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 2194 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2271.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs des Artikels Getreide aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Zunahme um 1479 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 1049, ferner im Güterverkehre eine Abnahme des Frachtquantums um 78 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 49.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Holz aller Art eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Auspitzer Lokalbahn resultierte im Monate Juni 1905 gegenüber dem Monate Juni 1904 im Personenverkehre eine Zunahme um 755 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 185, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 203 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 133.

Was die Lokalbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 119 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 61, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 871 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 442.

Diesbezüglich ist insbesondere bei Getreide aller Art eine Transportzunahme, hingegen bei dem Artikel Steine aller Art eine Transportabnahme wahrzunehmen.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub nahm in diesem Monate gegenüber dem gleichen des Vorjahres der Personenverkehr um 296 Personen und das Erträgnis um K 139 zu. Im Güterverkehre trat eine Abnahme des Frachtquantums um 929 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1095 ein.

Eine Minderbeförderung ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Steine aller Art zu verzeichnen.

Was die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so verzeichnet sie im Personenverkehre eine Zunahme um 605 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 204; dann im Güterverkehre eine Abnahme um 1136 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 709, wobei hauptsächlich der Artikel Holz aller Art eine Transportzunahme und der Artikel Steine aller Art eine Transportabnahme aufweist.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß die im allgemeinen hervortretende Steigerung des Personenverkehres auf den Einfluß der Pfingstwoche zurückzuführen ist.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen pro März 1905 ergab ein Plus von K 171.003, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 42,443.539 bereits enthalten ist.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke). Das Minderergebnis ist dem Umstande zuzuschreiben, daß in diesem Jahre die Pfingstfeiertage im Juni und nicht, wie im Vorjahre, im Mai waren, somit Kohlen und Erze in geringerem Maße zur Verfrachtung gelangten.

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro Februar 1905 ergab sich ein Plus von K 78.078, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 2,948.027 bereits berücksichtigt ist.

Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juni 1905 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Juni 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Österr. Nordwestbahn:			
Garantiertes Netz . . .	+ 96.986	Personen	+ K 60.979
Ergänzungsnetz . . .	+ 32.161	„	+ „ 19.425
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 28.068	„	+ „ 11.478

Die erzielte Mehreinnahme entspricht der größeren Personenfrequenz infolge der Pfingstfeiertage.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Juni 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Öst. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	— 1.267 t	— K 107.810
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 140 t	— „ 15.691
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 3.125 t	— „ 28.545

Der Güterverkehr weist gegen die gleiche Zeitperiode des Vorjahres geringe Differenzen in den beförderten Gewichtsmengen aus. Die Mindereinnahme ist teilweise auf die Abnahme des Verkehres in weiten Strecken und teilweise auf die schwächere Güterbewegung zurückzuführen.

Die definitiven Abrechnungen pro Februar 1905 ergaben beim garantierten Netze ein Minus von K 37.404, beim Ergänzungsnetze ein Plus von K 42.529 und bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ein Plus von K 753, welche Beträge in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits inbegriffen sind.

Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro Februar 1905 ergab ein Plus von K 51.193, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 27,583.945 bereits enthalten ist.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluß der Lokalbahnen, im Monate Juni 1905 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 333.270 erfahren, indem der Personenverkehr eine Mehreinnahme von K 402.360 und der Frachtenverkehr eine Mindereinnahme von K 69.090 ergab.

Die gesellschaftlichen Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg und Mödling-Brühl haben gleichfalls Mehreinnahmen aufzuweisen.

Dieselben betrugen bei der

Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben		K 776
Personenverkehr	+ K 2.077	
Frachtenverkehr	— K 1.301	
Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg		K 2.013
Personenverkehr	+ K 1.121	
Frachtenverkehr	+ K 892	

und bei der

elektrischen Bahn Mödling-Brühl .		K 1.344

Von den Pachtbahnen weisen nachstehende eine Zunahme der Erträgnisse aus:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn		K 14.194
Personenverkehr	+ K 3.210	
Frachtenverkehr	+ K 10.984	
Leoben-Vordernberger Bahn . . .		K 18.915
Personenverkehr	+ K 632	
Frachtenverkehr	+ K 18.283	
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg		K 1.517
Personenverkehr	+ K 229	
Frachtenverkehr	+ K 1.288	
Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee		K 2.403
Personenverkehr	+ K 824	
Frachtenverkehr	+ K 1.579	
Lokalbahn Laibach-Oberlaibach		K 1.648
Personenverkehr	+ K 499	
Frachtenverkehr	+ K 1.149	

Eine Abnahme der Einnahmen trat hingegen ein bei der

Graz-Köflacher Bahn um		K 9.961
Personenverkehr	— K 500	
Frachtenverkehr	— K 9.461	

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen des Hauptbahn- und Lokalbahnnetzes (exkl. der elektrischen Bahn Mödling-Brühl) pro März 1905 resultiert ein Plus von K 466.263, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 46,718.576 bereits berücksichtigt ist.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Juni 1905 wurden um 16.607 Reisende mehr befördert und um K 10.421 mehr eingenommen als im gleichen Monate 1904.

Diese Zunahme erscheint durch den infolge Verschiebung der Pfingstfeiertage verhältnismäßig starken Personenverkehr erklärt.

Im Güterverkehre ergibt sich ein Ausfall von 7243 t und K 12.738. Die Abnahme dieses Verkehres ist gleichfalls durch die Pfingstfeiertage, insbesondere durch eine geringere Ziegelverfrachtung von Biedermannsdorf und Maria-Lanzendorf, ferner durch die Beendigung der größeren Holztransporte nach ausländischen Stationen begründet.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecken. Im Personenverkehre zeigt sich eine Zunahme um 4443 Reisende und K 1991. Die Ursache dieser Zunahme ist die gleiche wie die bei der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang angeführte.

Nach Abrechnung der im Güterverkehre ausgewiesenen Mindereinnahme von K 1899 verbleibt im gesamten eine Mehreinnahme von K 92. Die im Güterverkehre bestehende Abnahme von 910 t ist auf eine geringere Verfrachtung von Kohle, Gips, Pech und Schotter zurückzuführen.

Schneebergbahn, Zahnradstrecke. Der Betrieb wurde mit 1. Juni 1905 wieder aufgenommen und ergibt sich im Vergleiche zum Vorjahre insgesamt eine Mehreinnahme von K 691.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 2752 Tonnen Gehalt ist am 12. Juni 1905 mit 8 Passagieren und 2240 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 4764 Stück Holz in der Ausreise Nr. 7 der Bombay-Eillinie mit Verlängerung nach Calcutta von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 11.685 kg und 1488 Stück Holz, Soerabaya 4356 kg Papier, Padang 876 kg Eisenwaren, Samarang 580 kg Eisenwaren, Suez 2697 kg, Gedda 2743 kg, Suakim 73 kg Muster, Hodeidah 1400 kg Zucker, Djibouti 13.664 kg (worunter 6470 kg Zucker) und 1276 Stück Holz, Aden 29.348 kg und 2000 Stück Holz, Massaua 11.549 kg (worunter 2900 kg Zucker), Hodeidah 1681 kg, Karachi 754.928 kg (worunter 552.908 kg Zucker), Bombay 417.546 kg, Bassorah 23.524 kg, Bagdad 1176 kg, Korveit 36 kg Muster, Mangalore 390 kg Glaswaren, Ahwaz 1030 kg, Bahrein 810 kg, Colombo 227.562 kg, Sydney 646 kg, Melbourne 28 kg Muster, Madras 126.952 kg, Rangoon 146.326 kg, Chittagong 426 kg Eisenwaren und nach Calcutta 505.567 kg (worunter 102.150 kg Zucker).

— (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Santos.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 20. Juni 1905 ohne Passagiere mit 165 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 4 der Brasil-Linie von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Pernambuco 5662 kg, Bahia 23.274 kg, Rio de Janeiro 112.244 kg und nach Santos 23.918 kg.

— (Ankunft des Dampfers „Melpomene" von Santos.) Dieser Dampfer ist am 20. Juni 1905 mit 13 Passagieren und 617 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 29 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 2 der Brasil-Linie von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Santos 352.500 kg Kaffee und aus Rio de Janeiro 258.900 kg Kaffee (wovon 23.520 kg für das Ausland) und 5780 kg getrocknete Häute (für das Ausland).

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 9. bis 22. August 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

9. August, *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

10. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola[1], Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

11. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Sultan", Kapitän P. A. Leva, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

12. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

15. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän N. Fonda, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

16. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

17. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

18. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Thetis", Kapitän S. Cliunak, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

19. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

22. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lusingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 90·—.

Venedig.

10. August,	Dampfer „Espero", Kapitän G. Boccalari	um Mitternacht.
14. „	Dampfer „Espero", Kapitän G. Boccalari	
17. „	Dampfer „Espero", Kapitän G. Boccalari	
21. „	Dampfer „Espero", Kapitän G. Boccalari	

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

18. August, um 8 Uhr früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus.
20. „ um 8 Uhr früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus.

Levante und Mittelmeer.

10. August, um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi.

10. August, um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Galicia", Kapitän B. Bednarz, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

13. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Euterpe", Kapitän E. Radonicich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

15. August, um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Baron Call", Kapitän G. Bonomo, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santà Maura und Prevesa.

17. „ um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Imperatrix", Kapitän G. Ghezzo, mit Berührung von Brindisi.

17. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Castore", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

20. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Vesta", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

22. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Bucovina", Kapitän E. Mecozzi, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

22. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Amphitrite", Kapitän C. Tomassevich, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

Ostindien, China und Japan.

12. August, um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Gisela", Kapitän G. Damianovich, mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. August, um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Trieste", Kapitän D. Mistrorigo, [von Fiume †) am 22. August] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. August, um 4 Uhr nachm., Dampfer „Koerber", Kapitän A. Foresti, [von Fiume †) am 25. August] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXI. Stückes.) Das am 3. August 1905 herausgegebene CXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2002: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 3. August 1905, Z. 35.648, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 2003: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 29. Juli 1905, Z. 23.323, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Czernowitz Stadt, Czernowitz, Gurahumora, Kotzman, Radautz, Sereth, Storożynetz, Suczawa und Waszkoutz.

Nr. 2004: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 26. Juli 1905, Z. 118.604/I, betreffend Sperre des Bezirkes Bjelina gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des CXII. Stückes.) Das am 5. August 1905 herausgegebene CXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2005: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 29. Juli 1905, Z. 22.362, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Schafen und Ziegen aus Rumänien.

— (Inhalt des CXIII. Stückes.) Das am 7. August 1905 herausgegebene CXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2006: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. August 1905, Z. 35.795, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Ungarn.

Erledigte Stelle.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach gelangt der Posten einer maschinentechnischen Hilfskraft auf die voraussichtliche Dauer von 15 Monaten zur Besetzung.

Monatliches Honorar K 230·—, eventuell K 7·50 Taggeld.

Bewerber aus dem Stande der absolvierten Maschinentechniker mit beiden Staatsprüfungen wollen ihre mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehenen Gesuche, belegt mit Studien- und den bisherigen Verwendungszeugnissen, **bis längstens 20. August 1905** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einsenden.

Maschinentechniker mit Praxis im Werkstätten- und elektrotechnischen Dienste werden bevorzugt.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach wird in der Station Graz St.B. die Nutzwasserleitung vom Murflusse zum Wasserstationsgebäude und Lagerhause, sowie die Herstellung einer Trinkwasserleitung zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Herstellungen beträgt K 23.900.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 30. November 1905 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, sind bis **26. August 1905, 12 Uhr mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für die Nutzwasserleitung vom Murflusse zum Wasserstationsgebäude und Lagerhause, sowie die Herstellung einer Trinkwasserleitung in der Station Graz St.B."** einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 26. August 1905, 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis 26. September 1905 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der offerierten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Kaution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projektspläne, die allgemeinen und speziellen Bedingnisse, die Baubeschreibung und die Kostenberechnungen sind im Bureau der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. Staatsbahn-Direktion Triest.

Bau-Ausschreibung.

Für die Herstellung der Lokomotivremise samt Werkstättenanbau und der Lokomotivdrehscheibe am Bahnhofe Triest-S. Andrae der Teilstrecke Prvačina—Triest-S. Andrae der Staatsbahnlinie Klagenfurt—(Villach—)Görz—Triest ist die Ausführung der Fundierung im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt nach Einheitspreisen auf Nachmaß, welche der Anbotsteller selbst in das bezügliche Preisverzeichnis einzusetzen hat.

Die Vollendungsfristen sind derart festgestellt, daß sämtliche Arbeiten am 31. Oktober 1905 fertiggestellt sein müssen.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten, als Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Angebotsformulare, Preisverzeichnisse, Bedingnisse und sonstige Beilagen der Angebote sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion (k. k. Bauführung) Triest, Via Giorgio Galatti Nr. 9, Mezzanin, einzusehen.

Diese Drucksorten können bei der vorbezeichneten k. k. Eisenbahnbehörde käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot in betreff der Fundierung der Lokomotivremise samt Werkstättenanbau und der Lokomotivdrehscheibe am Bahnhofe in Triest-S. Andrae" bis spätestens **22. August 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest, Via Giorgio Galatti Nr. 9, zu überreichen.

Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 31. August 1905 im Worte zu bleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der in dem bezüglichen Verzeichnisse der herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen (Beilage D des Angebotes) von dem Anbotsteller selbst ermittelten Bausumme.

Dasselbe ist vor Einreichung des Angebotes bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest, Via Giorgio Galatti Nr. 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis spätestens 22. August 1905, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen das vom Anbotsteller ordnungsmäßig ausgefüllte und unterzeichnete Preisverzeichnis (Beilage C) nicht beigeschlossen ist, dann solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Änderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Triest, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Triest.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. k. k. Betriebsleitung, und zwar:

Materialgattung	K. k. Staatsbahn-Direktion											K. k. Betriebsleitung
	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
	ausgeschriebenes Quantum in Kilogramm											
Entsäuertes Rübschmieröl . . .	14.500	6.500	—	—	5.000	20.000	—	1.500	—	1.500	2.000	—
Doppeltraffiniertes Rübbrennöl . . .	135.000	90.000	100.000	100.000	32.000	140.000	183.000	37.000	135.000	132.000	70.000	30.000

wird für die Zeit vom 1. Oktober 1905 bis 30. September 1906 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benötigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularen zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. der k. k. Betriebsleitung Czernowitz eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Offertformulare benützt werden müssen, sind pro Bogen mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung von Rübbrenn- und -Schmieröl"** bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion, bezw. der k. k. Betriebsleitung Czernowitz bis längstens **30. August 1905, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inkl. aller Spesen zu notieren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franko aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1905/06 nach Maßgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien am 31. August 1905, 10 Uhr vormittags, bei den übrigen k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. der k. k. Betriebsleitung Czernowitz nach den Verlautbarungen in den Landes-Amtsblättern stattfindet.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. der k. k. Betriebsleitung Czernowitz steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter einem auch seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. der k. k. Betriebsleitung Czernowitz für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Mineralwasser von Petschau nach Prager Bahnhöfen und für leer retourgehende Mineralwasserflaschen in umgekehrter Richtung.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten unter Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

Für Artikel (als Frachtgut)	Von	Nach	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10.000 kg
			pro Frachtbrief und Wagen Heller pro 100 kg	
Mineralwasser	Petschau R.P.P.	Prag St.E.G.	148	144
		Prag (Bubna) B.E.B.	143	143
		Prag (Smichow) B.E.B.	146	144
Leer retourgehende Mineralwasserflaschen, unverpackt oder lose in Stroh, Heu u. dgl. verladen	Prag St.E.G.	Petschau R.P.P.	115	96
	Prag (Bubna) B.E.B.		115	96
	Prag (Smichow) B.E.B.		115	96

Prag, am 9. August 1905. B.E.B. Z. 29.773/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905. [1145]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1894.

Einführung von Frachtsätzen für Pflaumentransporte von Genf transit nach Prag.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Pflaumen (Zwetschken), getrocknete, folgende Frachtsätze berechnet:

Von	Nach	Bei Frachtzahlung für mindestens 7000 kg a)	7000 kg b)	10.000 kg a)	10.000 kg b)
		für jeden Frachtbrief und Wagen Franken für 1000 kg			
Genf transit	Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn Prag St.B. und Smichow Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	45·40	45·80	42·05	42·45

Die Frachtsätze unter a) sind für Sendungen ab Bordeaux, jene unter b) für Sendungen ab Cahors und den westlich hiervon gelegenen Stationen (mit Ausnahme von Bordeaux) gültig.

Wien, am 9. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.098/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 93 v. 12./VIII. 1905. [1146]

Preußisch-Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904.

Am 1. September 1905 tritt der obengenannte Tarifnachtrag in Wirksamkeit, welcher in der Hauptsache Ergänzungen des allgemeinen Tarifes, sowie Ergänzungen und Änderungen der einzelnen Ausnahmetarife enthält.

Wien, am 8. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.811/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905. [1147]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Berichtigung der Frachtsätze für Hohlglaswaren von Reitendorf.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 88 vom 1. August 1905 unter Post 1077 für Glas und Hohlglaswaren des Ausnahmetarifes 10 A von Reitendorf nach Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai für 5000 kg und 10.000 kg verlautbarten Frachtsätze ermäßigen sich bei Frachtzahlung für mindestens

5.000 kg um **4** Pfg. für 100 kg
10.000 kg um **6** Pfg. für 100 kg.

Wien, am 10. August 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905. [1148]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil VII, Heft 3, vom 1. Mai 1904.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Neudek für die frachtgutmäßige Beförderung von Roheisen und Rohstahl von Gandringen, Station der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, in den Abschnitt B a, Abteilung VII, mit einem Frachtsatze von 151 Pfg. für 100 kg einbezogen.

Wien, am 8. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.228/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905. [1149]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung einer Überführungsgebühr für Kohle vom Agnes-Tiefbau-Schachte bei Teplitz-Waldthor zum Teplitzer Walzwerke.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 bis auf Widerruf, längstens bis zur Einführung im Tarifwege, wird für Kohlentransporte vom Agnes-Tiefbau-Schachte bei Teplitz-Waldthor zum Teplitzer Walzwerke der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft eine Überführungsgebühr von 84 Heller pro 1000 kg (1 metr. Tonne) eingehoben.

Wien, am 9. August 1905. E.-M.-Z. 32.006/05.

V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905. [1150]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1894.

Einführung von Frachtsätzen für Mineralwassertransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Mineralwasser folgende Frachtsätze berechnet:

Von	Nach	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10.000 kg
		für jeden Frachtbrief und Wagen	
		Franken für 1000 kg	
Karlsbad (B.E.B.)	Genf transit mit Bestimmung nach Marseille	42·50	31·30

Wien, am 10. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.246/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905. [1151]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgüterverkehr.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1 und 3, gültig vom 1. Juli 1905.

Mit 1. September 1905, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schwarzach-St. Veit—Bad-Gastein und, insoweit Erschwernisse eintreten, mit 15. Oktober 1905 tritt der Nachtrag I zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, und mit 1. September 1905, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Fortsetzungsstrecke Hartberg—Friedberg und, insoweit Erschwernisse eintreten, mit 15. Oktober 1905 der Nachtrag I zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, die Einbeziehung der Linie Schwarzach-St. Veit—Bad-Gastein, sowie den Tarif für die Lokalbahnen Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg-Friedberg.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.557/05.

V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905. [1152]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Sachsen. (Eisenbahnrat.) Der sächsische Eisenbahnrat trat am 4. Juli 1905 unter Vorsitz des Generaldirektors v. Kirchbach zu einer Sitzung — der 52. — zusammen. U. a. entschied sich der Eisenbahnrat in der Frage der Frachtberechnung für Tiere in mehrbödigen Wagen mit Mehrheit für die Einführung von zwei neuen Tarifklassen für Kleinvieh in Wagen mit 5 bis 8 und mit 9 und mehr Böden. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Dzierzanow.) Am 1. August 1905 wurde die zwischen den Stationen Kuklinow und Krotoschin an der Bahnstrecke Lissa i. P. — Krotoschin gelegene Station Dzierzanow, welche bisher u. a. dem Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen, von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Deutsch-Südfranzösischer Verband. (Verkehr mit den Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen.) (Einführung von Nachträgen.) Am 1. September 1905 tritt je ein Nachtrag I zum Teil I B, Teil II A, Heft 1, Teil II B und Teil II C in Kraft. Außer verschiedenen Frachtermäßigungen auf den deutschen, sowie französischen Strecken in den erstgenannten Nachträgen enthält der Nachtrag zum Teil II C neben bedeutenden Abkürzungen auch einzelne geringfügige Entfernungserhöhungen, über die das Verbandsabrechnungsbureau hierselbst weitere Auskunft erteilt.

Die Nachträge können von der Drucksachenverwaltung der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Straßburg anfangs August 1905 unentgeltlich bezogen werden.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Warmensteinach der Bayerischen Staatseisenbahnen und am 1. Juli 1905 die Station Bielefeld Ost des Direktionsbezirkes Hannover in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Staatsbahngütertarif, Tarifheft II B für das östliche Gebiet (Gruppe I). (Einbeziehung der Station Orzesche.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 wurde die Station Orzesche in den Ausnahmetarif 1 für Holz des Gruppentarifes I einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Kattowitz.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. (I. Nachtrag zum Tarifheft 7.) Zum Tarifheft 7 (Verkehr der Rhein- und Main-Umschlagsplätze mit der Ostschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. August 1905 der I. Nachtrag erschienen. Er enthält verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und kann von den beteiligten Verwaltungen und vom Gütertarifbureau der General-Direktion der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe unentgeltlich bezogen werden.

Gruppenwechseltarife I/IV und II/IV. (Ausdehnung.) Vom 1. August 1905 ab werden die in den Gruppenwechseltarifen II/IV für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Beuel-Großenbusch und die Übergangsstation Beuel vorgesehenen Bestimmungen auf den Gruppenwechseltarif I/IV und auf eine Reihe bisher unberücksichtigt gebliebener Güterarten ausgedehnt.

Die Güterabfertigungsstellen erteilen nähere Auskunft.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Grenzverkehr, Tarifheft 1 und 2. (Einführung der Nachträge 4 zu den Tarifen 1 und 2.) Am 2. Juli alten (15. Juli neuen) Stils 1905 traten die Nachträge 4 zu den Tarifheften 1 und 2 des oben bezeichneten Verkehres in Kraft. Diese Nachträge enthalten Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, sowie neue und anderweitige Frachtsätze für Stationen verschiedener Verwaltungen. In den Nachtrag 4 zum Tarifhefte 1 sind insbesondere neue Frachtsätze für den Verkehr nach Herby, Station der Herby-Czenstochauer Eisenbahn, und nach Herby Pr.St.B. transit aufgenommen.

Die in dem Gruppentarife I, den Gruppenwechseltarifen I/II, I/III und I/IV, sowie in den sonstigen deutschen und außerdeutschen direkten Tarifen mit den Preußischen Staatseisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Erhebung der Umlade- und Endgebühr für Wirballen, Grajewo und und Illowo, gelten auch für den Verkehr von Herby.

Neben zahlreichen Verkehrserleichterungen und Frachtermäßigungen treten in einzelnen Fällen geringfügige Frachterhöhungen mit Gültigkeit vom 19. August alten (1. September neuen) Stils 1905 ein.

Die in dem Nachtrage 4 zum Tarifhefte 1 enthaltenen Ergänzungen und Änderungen des Ausnahmetarifes 9 für Steinkohlen u. s. w. sind außerdem noch in einem besonderen Nachtrage 4 zu dem seinerzeit — als Auszug aus dem Teil II, Heft 1 — herausgegebenen Sonderabdruck des Ausnahmetarifes 9 zusammengefaßt.

Druckstücke des Nachtrages 4 zum Tarifhefte 1 können zum Preise von 20 Pfg. und solche der übrigen Nachträge zum Preise von je 5 Pfg. von der Fahrkartenausgabestelle zu Bromberg oder durch Vermittlung der beteiligten Abfertigungsstellen u. s. w. bezogen werden.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung neuer Bahnstrecken.) Am 15. Juli 1905 wurde die u. a. auch dem Güterverkehre dienende zweigeleisige Verbindungsbahn Preußisch-Herby—Russisch-Herby mit einem normalspurigen Geleise nach Rußland und einem schmalspurigen von Rußland dem Betriebe übergeben.

An der neuen Strecke liegen keine Verkehrsstellen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfennig	Pfennig	Pfennig			
1484	V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 80.106/05	beteiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, und Möbelbestandteile des Ausnahmetarifes 22 im Rückvergütungswege des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Ung.-Brod	Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	188	175*)	13	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1906 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfg. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfg. für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				183	170*)	13			
					Dresden-Elbkai				217	204	13			
1485	V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 80.106/05	beteiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze des Ausnahmetarifes 7 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Siehe nachstehende Tabelle			14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Nach	A. unzerlegt						B. zerlegt, sowie Möbelbestandteile			Schleppbahngebühr
	α) unverpackt			β) verpackt						
	unter 5000	5000	10.000	unter 5000	5000	10.000	unter 5000	5000	10.000	
	Kilogramm									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	Pfennig für 100 kg									
Von Ung.-Brod St.E.G.										
Aussig-Landungsplatz	439	208	144	390	220	138	332	274	188	10
Schönpriesen-Umschlag	434	203	139	385	215	133	327	269	183	
Laube und Tetschen/Bodenbach-Ldpltz.	439	208	144	390	220	138	332	274	188	
Dresden-Elbkai	—	237	166	—	249	160	415	314	217	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1486	V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 84.495/05	beteiligten Verwaltungen	a) Schamotte (gebrannter, feuerfester Ton), auch gebrannter Schieferton, in Stücken oder Brocken, dann Schamottemehl (Schamottegries) und Schamottemörtel; b) Dinassteine, Magnesitziegel, Schamottesteine, Verblendsteine, feuerfeste Ziegel (feuerfeste Steine); c) Tonwaren, und zwar: Krippen, Tröge, Brunnen-, Gassen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren, Pflastersteine, Platten und Fliesen, alle diese Artikel nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert, nicht glasiert und nicht verpackt; d) Ofenkacheln, glasiert, in beliebiger Verpackung; e) Tonplatten, glasiert, in beliebiger Verpackung	Ober-Břis Zliw	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Die unter a), b) und c) angeführten Frachtsätze gelten nur im Falle der Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, jene unter d) und e) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. Februar 1905	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg, Pfennig: a), b), c) / d) / e) Ober-Břis: 54*) / 61*) / 88*) Zliw: 73*) / 87*) / 133*)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei a), b), c) 5 Pfg. für 100 kg, bei d) und e) 10 Pfg. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Ober-Břis Zliw	Aussig-Landungsplatz					Ober-Břis: 54 / 60 / 77 Zliw: 73 / 91 / 129				
				Ober-Břis Zliw	Schönpriesen-Umschlag					Ober-Břis: 54*) / 60*) / 80*) Zliw: 68*) / 82*) / 128*)				
				Ober-Břis Zliw	Dresden-Elbkai					Ober-Břis: 76 / 90 / 117 Zliw: 95 / 116 / 162				
1487	V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlenstifte, Kohlenspitzen, auch Brikettmasse	Klein-Schwechat und Schwechat-Kledering	Dresden-Elbkai	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze	218 Pfg.		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 Pfg. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfg. für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					166 Pfg. *)				
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					171 Pfg. *)				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1488 V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 36.347/05		Zwei neue leere Zisternenwagen	Oświęcim	Żuczka	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Wagen müssen in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellt werden	bis auf weiteres, längstens bis 30. September 1905	Lokalgütertarif		8 Heller pro Kilometer und Wagen		Im Kartierungswege		
1489 V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 35.479/05	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	Schleifholz der Pos. H—18 g)	Vöcklabruck	Lenzing (Frachtenhaltestelle)	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse der Firma Emil Hamburger in Lenzing. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
66 V.-B. Nr. 93 v. 12./VIII. 1905	Nr. 81 vom 15. Juli 1905	1377	Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	Beteiligte Verwaltungen	Kalisalpeter	Prag	Wien Umschlagsplatz	Die in Rubrik 5 „von" bezeichnete Relation Prag wird in „Prag (Ö.N.W.B.) Prag (St.E.G.) oder Prag (k.k.St.B.)" berichtigt	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 94. **Wien, 15. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Lokalbahnstrecken Kirchberg a. d. P.—Laubenbachmühle und Mank—Ruprechtshofen als Fortsetzung der Linien St. Pölten—Kirchberg a. d. P.—Ober-Grafendorf—Mank.

Am 6. August 1905 wurden in Fortsetzung der Linien St. Pölten—Kirchberg a. d. P. und Ober-Grafendorf—Mank die schmalspurigen Lokalbahnstrecken Kirchberg a. d. P. — Laubenbachmühle und Mank—Ruprechtshofen für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Im Zuge dieser Lokalbahnstrecken befinden sich die Stationen Schwarzenbach a. d. P., Frankenfels, Laubenbachmühle, St. Leonhard am Forst und Ruprechtshofen, die Halte- und Ladestelle Loich, sowie die Personenhaltestellen Schwerbach, Weißenburg und Boding.

Die Stationen sind für den Gesamtverkehr, die Halte- und Ladestelle Loich für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, sowie für Frachtgüter in Wagenladungen und die übrigen Personenhaltestellen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtet.

Den Betrieb auf diesen Lokalbahnstrecken führt das Niederösterreichische Landeseisenbahnamt.

Genehmigung der Statutenänderungen bei der Aktiengesellschaft „Eisenbahn Chabówka-Zakopane".

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die zufolge der Beschlüsse der außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft „Eisenbahn Chabówka-Zakopane" in Lemberg vom 5. April 1902 vorgenommenen Änderungen der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 2. August 1905. — Z. 35.353. E.-M.-Z. 37.956/05.

Genehmigung der Anderung der Statuten bei der Aktiengesellschaft „Netolitzer Lokalbahn" (Místní dráha Netolická).

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die in der 4. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft „Netolitzer Lokalbahn" (Místní dráha Netolická) in Prag vom 25. Juni 1904 beschlossene Statutenänderung genehmigt.

Wien, am 25. Juli 1905. — Z. 33.716. E.-M.-Z. 36.007/05.

Verkehr und Einnahmen der im Gebiete der
im Monate **Juni** 1905 und Vergleich der Einnahmen im

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juni		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen						Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni	
					1905				1904				
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	8.047·0	8.043·0	3,493.100	1,707.800	4,691.900	12,408.200	17,100.100	2.125	16,739.842	2.081	+ 2·1	8.045·3	8.043·0
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	221.214	183.802	458.004	967.506	1,425.510	2.025	1,380.803	1.961	+ 3·2	704·1	704·1
Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.	119·9	119·9	69.886	32.259	44.969	101.853	146.822	1.225	146.488	1.222	+ 0·2	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	382·7	382·7	185.518	247.926	211.863	827.387	1,039.250	2.716	1,087.938	2.842	— 4·5	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	9.880	49.620	7.954	76.118	84.072	1.243	99 157	1.466	— 15·2	67·6	67·6
Fünfkirchen - Barcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen)	68·4	68·1	26.600	25.800	15.000	72.000	87.000	1.278	86.450	1.269	+ 0·7	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.389·4	9.385·4	4,006.198	2,247.207	5,429.690	14,453.064	19,882.754	2.118	19,540.678	2.082	+ 1·7	9.387·7	9.385·4
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder Vereinigte E.	390·5	390·5	136.657	74.369	91.870	194.690	286.560	733	332.190	850	— 13·7	390·5	390·5
Budapester Lokalbahn	*) 56·6	*) 56·6	467.090	10.725	93.418	15.551	108.969	1.925	96.797	1.711	+ 12·5	56·6	56·6
Budapest-Budafoker elektr. L.B.	8·7	8·7	137.404	. . . .	27.310	. . . .	27.310	3.139	22.399	2 575	+ 21·9	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz	11·5	11·5	220.442	2.273	34.117	1.068	35.185	3.060	32.747	2.848	+ 7·8	11·5	11·5
Holics-Gödinger Lokalbahn	3·4	3·4	1.797	845	440	764	1.204	354	1.412	415	— 14·7	3·4	3·4
Marmaroser Salzbahn	58·0	58·0	26.536	14.944	5.738	34.024	39.762	685	38.223	659	+ 3.9	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkut	84·6	84·6	5.184	2.357	4.053	10.577	14.630	173	18.312	216	— 20·0	84·6	84·6
Segesvár-Szentágota	50·0	50·0	6.144	862	3.925	4.436	8.361	167	10.242	205	— 18·5	50·0	50·0
Számosthalbahn	253·7	253·7	45.861	19.923	54.305	92.880	147.185	580	141.484	557	+ 4·1	253·7	253 7
Szatmár-Erdöder Lokalbahn	27·7	27·7	15.318	1.150	6.412	2.681	9.093	328	6.474	233	+ 40·7	27·7	27·7
Slavonische Drautal-Vizinalbahn	80·3	80·3	7.269	22.213	6.032	29.105	35.137	437	33.504	417	+ 4·8	80·3	80·3
Térrét-Kovásznaer Lokalbahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	11.000	18.100	8.991	47.538	56 529	1.318	55.671	1.298	+ 1·5	42·9	42·9
Zágráb-Samoborer Lokalbahn	19·7	19·7	17.372	942	7.522	1.312	8.834	448	7.522	381	+ 16·2	19·7	19·7
In Verwaltung der Arader und Csanáder Vereinigten Eisenbahnen.													
Erste Niederungarische Landwirtschaftliche Vizinalbahn	112·3	103·8	30.802	5.815	9.565	4.363	13.928	124	12.910	124	0	108·0	88 0
Borossebes-Menyháza	21·1	21·1	3.449	2.513	1.137	3.256	4.393	208	4.560	216	— 3·7	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkeveer Lokalbahn	27·3	27·3	18.100	1.136	6.356	3.068	9.424	345	6.993	256	+ 33·9	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakráczer Eisenbahn	123·2	123·2	13.666	19.317	15.108	51.160	66.268	538	69.060	561	— 4·1	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn	17·3	17·3	13.630	1.493	6.196	3.890	10.086	583	9.779	565	+ 3·2	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	*) 102·6	*) 102·6	18.236	3.921	8.810	9.672	18.482	180	18.802	183	— 1·7	102·6	102·6
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Árvatalbahn	70·3	70·3	17.355	6.349	11.077	18.822	29.899	426	39.421	561	— 23·9	70·3	70·3
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	6.076	3.056	9.234	10.656	19.890	443	23.487	523	— 15·3	44·9	44·9
Gölnicztalbahn	33·0	33·0	5.663	11.818	2.596	22.923	25.519	773	46.571	1.411	— 45·2	33·0	33·0
Késmárk—Szepes-Bélá	8·6	8·6	4.342	2.031	1.214	1.157	2.371	276	3.191	371	— 25·6	8·6	8·6
Löcsetalbahn	12·7	12·7	6.445	1.137	3.392	1.609	5.001	394	5.779	455	— 13·4	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tátra-Lomnitz	9·1	9·1	926	225	702	450	1.152	127	2.713	298	— 57·4	9·1	9·1
Poprádtalbahn	14·0	14·0	10.954	5.290	4.870	8.125	12.995	928	13.459	961	— 3·5	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podolin	11·0	11·0	2.848	925	1.274	826	2.100	191	2.202	200	— 4·5	11·0	11·0
Szepes-Váraljaer Lokalbahn	9·3	9·3	3.106	5.628	1.264	4.056	5.320	572	4.467	480	+ 19·2	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn	*) 21·3	*) 21·3	10.517	2.341	4.039	2.761	6.800	319	7.481	351	— 9·1	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamostalbahn.													
Zsibó-Nagybánya	78·5	78·5	5.254	1.767	6.123	4.737	10.860	138	11.985	152	— 9·2	78·5	78·5

*) Richtiggestellte Längen.

kgl. ungar. Krone befindlichen Eisenbahnen
ersten Semester 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1905				1904				Differenz pro Kilometer in Prozenten			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
20,953.400	10,710.300	29,395.253	76,658.610	106,053.863	13.182	27,129.547	74,812.306	101,941.853	12.674	+ 4·0	26.364	25.348	Kgl. Ungar. Staatseisenb.
1,323.047	1,202.824	2,112.049	6,281.662	8,393.711	11.921	2,060.981	6,187.743	8,248.724	11.715	+ 1·7	23.842	23.430	Südbahn-Ges. (ung. Linien)
369.900	219.591	224.818	670.275	895.093	7.465	192.366	740.550	932.916	7.781	— 4·1	14.930	15.562	Raab-Odenburg-Ebenf. E.
945.858	1,534.392	1,037.321	5,111.121	6,148.442	16.066	980.069	5,373.386	6,353.455	16.602	— 3·2	32.132	33.204	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)
48.850	290.870	37.991	440.252	478.243	7.074	37.225	492.175	529.400	7.831	— 9·6	14.148	15.662	Mohács-Fünfkirchner Bahn
171.900	136.800	94.483	388.835	483.318	7.097	91.916	392.858	484.774	7.119	— 0·3	14.194	14.238	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ung. Staatseisenbahnen)
23,812.955	14,094.777	32,901.915	89,550.755	122,452.670	13.044	30,492.104	87,999.018	118,491.122	12.625	+ 3·3	26.088	25.250	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbständige Lokalbahnen.
729.530	426.686	484.915	1,303.190	1,788.105	4.578	463.930	1,295.360	1,759.290	4.505	+ 1·6	9.156	9 010	Arader u. Csánader Ver. E.
2,083.665	74.473	423 937	91.900	515.837	9.113	395.008	76.467	471.475	8.294	+ 9·9	18.226	16.588	Budapester Lokalbahn
614.943	. . . .	118.350	. . . . .	118.350	13.603	106.967	. . . . .	106.967	12.295	+ 10 6	27.206	24.590	Budapest-Budaf. elektr. L.B.
1,252.117	4.456	184.386	2.093	186.479	16.216	174.385	1.725	176.110	15.314	+ 5 9	32.432	30.628	Budapest-Szt. Lörincz
10.306	6.935	2.986	4.789	7.775	2.287	2.901	6 650	9.551	2.809	— 18·6	4.574	5.618	Holics-Gödinger Lokalbahn
128.198	92.445	26.740	208.041	234.781	4.048	24.515	193.978	218.493	3.767	+ 7·5	8 096	7.534	Marmaroser Salzbahn
33.549	15.011	25.806	65.006	90.812	1.073	23.938	93.970	117.908	1.393	— 22·9	2.146	2.786	Nagy-Károly—Somkut
38.283	5.521	22.303	23.266	45 569	911	21.773	26.449	48.222	964	— 5·6	1.822	1.928	Segesvár—Szentágota
262.941	120.961	304.167	515.915	820.082	3.332	271.344	457.299	728.643	2.872	+ 12·6	6.464	5.744	Szamostalbahn
72.747	11.396	25.689	25.243	50.932	4.839	24.621	20.882	45.503	1.642	+ 12·0	3.678	3.284	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
37.261	158 336	31.186	197.516	228.702	2.848	31.024	184.911	215.935	2.689	+ 5·9	5.696	5.378	Slavon. Drautal-Vizinalb.
. . . .	31.560	. . . .	12.600	12.600	2.211	. . . .	12.600	12.600	2.211	0	4.422	4.422	Térrét-Kovásznaer Lokalb.
56.550	102.500	43.426	198.425	241.851	5.637	59.395	175.914	235.309	5.485	+ 2 8	11.274	10.970	Ungtalbahn
75.306	2.914	32.774	7.030	39.804	2.021	30.867	8.299	39.166	1.988	+ 1·6	4.042	3.976	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Arader und Csanáder Ver. Eisenb.
202.360	29.649	61.327	28.318	89.645	830	50.767	28.675	79.442	903	— 8·1	1.660	1.806	Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Vizinalbahn
13.137	9.400	4.085	13.022	17.107	811	3.310	13.170	16.480	781	+ 3·8	1.622	1.562	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
89.667	6.490	32.810	17.405	50.215	1.839	32.686	17.214	49 900	1.828	+ 0·6	3.678	3.656	Haraszti-Ráczkeveer L.B.
													In Verwaltung der Südb.
76.191	102.470	86.661	301 016	387.677	3.146	80.663	275.305	355.968	2.889	+ 8·9	6.292	5.778	Barcs-Pakráczer Eisenbahn
64.565	9.208	33.012	23.545	56.557	3.269	32.081	19.538	51.619	2.983	+ 8·8	6.538	5.966	Güns-Steinamanger V.B.
													In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.
101.618	27.313	49.046	68.503	117.549	1.146	48.144	69.606	117.750	1.148	— 0·2	2.292	2.296	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
96.079	29.639	60.956	91.672	152 628	2.171	53.157	111.191	164.348	2.338	— 7·1	4.342	4.676	Árvatalbahn
28.567	19.205	41.356	68.837	110.193	2.454	43.569	71.587	115.156	2.565	— 4·3	4.908	5.130	Eperjes-Bartfeld
28.736	75.981	13.542	152 613	166.155	5.035	11.502	157.535	169.037	5.122	— 1·7	10.070	10.244	Gölnicztalbahn
21.290	16.373	5.465	10.384	15.849	1.843	4.592	12.042	16.634	1.934	— 4·7	3.686	3.868	Késmárk—Szepes-Bélá
31.215	9.689	15.936	14 085	30.021	2.364	15.946	13.779	29.725	2.341	+ 1·0	4.728	4.682	Löcsetalbahn
926	225	702	450	1.152	127	831	1.882	2.713	298	— 57·4	254	596	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
47.751	35.257	20.798	53 953	74.751	5.340	20.184	49.292	69.476	4.963	+ 7·6	10.680	9.926	Poprádtalbahn
13.007	8.552	5.296	8.753	14.049	1.277	3.816	11.042	14.858	1.351	— 5·5	2.554	2.702	Szepes-Béla—Podolin
15.857	34.440	6.355	30.520	36.875	3.965	6.193	21.302	27.495	2.956	+ 34·1	7.930	5.912	Szepes-Váraljaer Lokalb.
44.481	10.016	18.093	14.827	32.920	1.545	19.091	16.113	35.204	1.652	— 6·5	3.090	3 304	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamostalbahn.
31.079	12.198	31.597	34 105	65 702	837	27.859	27.405	55.264	704	+ 18·9	1.674	1.408	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juni 1905	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juni 1904	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	1905 für Güter	1905 im ganzen	1905 pro Kilometer	1904 im ganzen	1904 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rotenturmpaß	*) 135·0	135·0	30.600	12.900	24.500	23.000	47.500	352	46.376	343	+ 2·6	135·0	135·0
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	52.500	8 100	32.000	24.500	56.500	390	57.471	396	− 1·5	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	11.000	4.200	5.500	11.000	16.500	278	16.345	275	+ 1·1	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	32.200	4.200	19.300	16.700	36 000	331	35 671	328	+ 0·1	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	18.600	6.100	8.000	12.000	20.000	242	20.524	248	− 2·4	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	14.000	5.700	8.700	10.000	18.700	235	19.177	241	− 2·5	79·5	79·5
Biharer Vizinalbahnen	177·7	177·7	39.300	7.700	29.500	27.000	56.500	318	57.638	324	− 1·9	177·7	177·7
Boldvatalbahn	57·8	57·8	10.500	4.400	6.800	8.500	15.300	265	15.110	261	+ 1·5	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	43.500	28.300	27.000	84.000	111.000	1.088	109.666	1.075	+ 1·2	102·0	102·0
Budapest-Gran-Füzitö	98·7	98·7	51.100	56.000	23.500	112 500	136.000	1.378	134.566	1.363	+ 1·1	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse	63·2	63·2	15.200	5.300	10.000	13.000	23.000	364	23.311	369	− 1·4	63·2	63·2
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	4.600	7.400	1.200	14.300	15.500	651	15.262	641	+ 1·6	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·4	39·4	9.600	700	4.900	1.600	6.500	165	6.131	156	+ 5·8	39·4	39·4
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·2	136·2	26.800	7.900	15.000	25.000	40.000	294	41.024	301	− 2·3	136·2	136·2
Debreczin—Hajdu-Nánás	56·9	56·9	27.400	4.500	11.500	10.500	22.000	387	22.521	396	− 2·3	56·9	56·9
Westungar. Lokalbahnen	*) 340·0	340·0	96.200	42.100	50.000	138.000	188.000	553	184.345	542	+ 2·0	340·0	340·0
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	60·3	60·3	12.900	3.500	8.500	12.500	21.000	348	20.521	340	+ 2·4	60·3	60·3
Weißenburger und Tolnaer K.B.	106·4	106·4	15.400	8.700	10.600	17.000	27.600	259	27.092	255	+ 1·6	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.000	1.300	5.000	4.800	9.800	189	9.680	187	+ 1·1	51·9	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövö Lokalb.	8·0	8·0	4.600	100	1.700	400	2.100	263	1.958	245	+ 7·3	8·0	8·0
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	25·0	4.800	1.400	2.000	3.000	5.000	200	5.197	208	− 3·8	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva	66·2	66·2	23.900	5.300	16.000	14.500	30.500	461	30.025	454	+ 1·5	66·2	66·2
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203·2	46 300	13.300	31.000	37.000	68.000	335	68.125	335	0	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalatna	42·1	42·1	7.200	4.600	4.600	14.000	18.600	442	18.491	439	+ 0·7	42·1	42·1
Halas-Bácsalmás-Rigyicza	70·2	70·2	13.000	2.200	7.000	5.800	12.800	182	12.305	175	+ 4·0	70·2	70·2
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	9.100	2.700	6.000	7.700	13.700	246	13.962	251	− 2·0	55·6	55·6
Héjasfalva - Székely - Udvárhely (Szekler Bahn)	35·3	35·3	8.500	2.900	4.500	7.500	12.000	340	11.685	331	+ 2·7	35·3	35·3
Hidegkut-Tamási	12·5	12·5	1.300	700	600	1.400	2.000	160	1.765	141	+ 13·5	12·5	12·5
Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós	54·4	54·4	10.000	2.000	5.000	5.000	10.000	184	9.853	181	+ 1·7	54·4	54·4
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	5.400	2.400	3.000	4.800	7.800	193	7.363	182	+ 6·0	40·4	40·4
Kaba-Nadudvarer Vizinalbahn	*) 10·1	10·1	5.000	1.000	1.400	1.500	2.900	287	2.758	273	+ 5·1	10·1	1·7
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	11.800	3.000	8.500	6.000	14.500	269	14.146	262	+ 2·7	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád	26·2	26·2	5.100	2.200	2.000	3.500	5.500	210	5.371	205	+ 2·4	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	8.100	1.500	4.300	2.500	6.800	153	7.133	161	− 5·0	44·4	44·4
Kaschau-Torna	59·1	59·1	11.500	7.700	8.500	21.000	29.500	499	30.203	511	− 2·3	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás	38·5	38·5	8.600	5.000	6.000	6.000	12.000	312	11.802	307	+ 1·6	38·5	38·5
Kecskemét-Lajosmizse	32·3	. . . .	8.900	1.000	4.000	2.500	6.500	201	. . . .	. . .	. . .	29·6	. . .
Kecskemet—Tisza-Ugh	*) 29·3	29·3	5.500	400	3.000	1.000	4.000	137	4.328	148	− 7·4	29·3	29·3
Keszthelyer Lokalbahn	34·6	34·6	19.600	2.100	9.000	8.500	17.500	506	17.302	500	+ 1·2	34·6	34·6
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	7.200	1.900	6.800	6.500	13.300	130	12.561	123	+ 5·7	102·1	102·1
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.900	4.700	500	4.300	4.800	257	4.994	267	− 3·7	18·7	18·7
Körmend-Németujvár	23·0	23·0	7.800	1 300	2.800	2.800	5.600	243	5.240	228	+ 6·6	23·0	23·0
Körös-Belovár-Veröcse-Barcs	97·4	97·4	25.800	12.700	15.500	31.500	47.000	483	45.961	472	+ 2·3	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes	22·2	22·2	6.600	1.000	2.500	3.000	5.500	248	5.291	238	+ 4·2	22·2	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·6	49·6	9.200	900	4.800	3.200	8.000	161	7.543	152	+ 5·9	49·6	49·6
Lonjatalbahn	114·3	114·3	21.300	8.100	18.500	20.000	38.500	337	38.337	335	+ 0·6	114·3	114·3
Losonczer Lokalbahn	28·5	28·5	5.700	6.700	2.400	14.500	16.900	593	16.439	577	+ 2·8	28·5	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	29.900	23.600	21.500	71.500	93.000	497	91.397	488	+ 1·8	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	31.400	12.800	22.000	29.000	51.000	447	52.319	459	− 2·6	114·1	114·1
Máros-Ludás—Besztercze	110·3	110·3	5.900	3.500	5.000	13.000	18.000	163	17.407	158	+ 3·2	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	12.800	3.800	6.800	8.300	15.100	467	14.635	453	+ 3·1	32·3	32·3
Mátra u. Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	57.400	27.900	27.000	55.000	82.000	265	82.986	268	− 1·1	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.500	900	1.400	1.600	3.000	196	3.125	204	− 3·9	15·3	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	7.500	4.400	3.800	12.200	16.000	391	15.546	380	+ 2 9	40·9	40·9
Nagybánya-Felsöbánya	9·1	. . . .	2.400	400	700	1.200	1.900	209	. . . .	. . .	. . .	9·1	. . .
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	11.100	4.000	7.000	6.900	13.900	489	13.371	471	+ 3·8	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	3.800	600	800	1.200	2.000	351	1.803	316	+ 11·1	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén	51·5	51·5	12.800	8.400	7.300	16.700	24.000	466	23.241	451	+ 3·3	51·5	51·5
Nagyvárad-Belényes-Váskoh	116·7	116·7	29.600	17.600	21.000	39.000	60.000	514	58.791	504	+ 2·0	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	29.600	7.800	22.500	27 000	49.500	440	50 329	448	− 1·8	112·4	112·4

*) Richtiggestellte Längen.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1905 für Güter	Einnahmen 1905 im ganzen	Einnahmen 1905 pro Kilometer	Einnahmen 1904 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1904 für Güter	Einnahmen 1904 im ganzen	Einnahmen 1904 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1905	1904	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													InVerwaltung derDirektion der kgl. Ungar. Staatsb.
199.200	53.300	147.300	127.600	274.900	2.036	142.136	94.437	236.573	1.752	+ 16·2	4.072	3.504	Alvincz-Hermannstadt-Rotenthurmpaß
291.600	43.900	179.800	123.800	303.600	2.094	191.474	129.600	321.074	2.214	— 5·4	4.188	4.428	Baja-Zombor-Neusatz
50.700	19.500	28.300	55.100	83.400	1.408	27.003	53.221	80.224	1.351	+ 3·9	2.808	2.702	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
183.700	27.800	114.500	103.300	217.800	2.006	112.176	105.199	217.375	2.002	+ 0·2	4.012	4.004	Bács-Bodrogher Komitatsb.
101.200	29 500	45.200	64.900	110.100	1.331	46 346	61.944	108.290	1.309	+ 1·7	2.662	2.618	Békés-Csanáder Bahn
84.200	31.400	45.400	54.400	99.800	1.255	47.175	55.711	102.886	1.294	— 3·0	2.510	2 588	Bicske—Sárbogárd
207.500	50.700	157.900	184.000	341.900	1.924	151.881	180.978	332.859	1.873	+ 2·7	3.848	3.746	Biharer Vizinalbahnen
61.100	31.100	42.500	52.700	95.200	1.647	38.481	55.689	94.170	1.629	+ 1·1	3.294	3.258	Boldvatalbahn
242.400	123.100	160.900	440.300	601.200	5.894	148.255	379.531	527.786	5.174	+ 13·9	11.788	10.348	Brassó-Háromszéker L.B.
266.900	297.700	128.300	631.400	759.700	7.697	125.540	596.228	721.768	7.313	+ 5·3	15.394	14.626	Budapest-Gran-Füzitö
78.100	34.700	58.800	83.200	142.000	2.247	56.546	88.845	145.391	2.300	— 2·3	4.494	4.600	Budapest-Lajosmizse
22.500	30.600	6.900	62 600	69.500	2.920	6.243	54.946	61.189	2.571	+ 13.6	5.840	5.142	Csetnektal-Bahn
54.700	9.400	28.800	15.500	44 300	1.124	28.352	19.363	47.715	1.218	— 7·2	2.248	2.422	Debreczin—Nagy-Léta
156.600	47.900	84.700	136.400	221.100	1.623	88.222	151 705	239.927	1.762	— 7·9	3.246	3.524	Debreczin-Füzesabony
169.400	29.200	71.200	68.600	139.800	2.457	71.562	69.850	141.412	2.485	— 1·1	4.914	4.970	Debreczin-Hajdu-Nánás
500.100	261.100	270.800	870.500	1,141.300	3.357	263.252	845.758	1,109.110	3.263	+ 3·0	6.714	6.526	Westungar. Lokalbahnen
60.200	14.400	42.000	57.900	99.900	1.657	39.011	54 983	93.994	1.559	+ 6·3	3.314	3.118	Erste südw. Grenz-Lokalb.
96.300	50.200	71.600	94.800	166.400	1.564	66.795	94.620	161.415	1.517	+ 3·1	3.128	3.034	Weissenb. und Tolnaer K.B.
40.700	6.800	33.300	28.700	62.000	1.195	31.929	24.903	56.832	1 095	+ 9·1	2.390	2.190	Felek-Fogaraser Bahn
18.200	700	7.000	2.100	9.100	1.138	6.544	2.093	8.637	1.080	+ 5·4	2.276	2.160	Felsö-Eör—Felsö-LövöL.B.
31.200	5.600	13.600	9.700	23 300	932	12 506	11.850	24 356	974	— 4·3	1.864	1.948	Félegyháza-Majsaer L.B.
106.900	32 800	74.800	86 000	160.800	2 429	69.891	88.143	158.034	2.387	+ 1·8	4.858	4.774	Garamberzencze-Léva
228.900	92.600	159.900	261.900	421.800	2.076	154.825	273.959	428.784	2.110	— 1·6	4.152	4.220	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
34.300	20.000	22.700	72.500	95.200	2.261	22.552	60.959	83.511	1.984	+ 14·0	4.522	3.698	Gyula-Fehervar-Zalatna
82.400	12.600	45.100	35.300	80.400	1.145	43.148	35.865	79.013	1.126	+ 1·7	2.290	2 252	Halas-Bácsalmás-Rigyicza
58.100	15.700	37.700	50.500	88.200	1.586	37.460	44.351	81.811	1.471	+ 7·8	3.172	2.942	Hegyes-Feketeh.-Palanka
52.000	18.400	31.400	48.500	79.900	2.263	28.363	48.174	76.537	2.168	+ 4·4	4.526	4.336	Héjasfalva-Szekely-Udvarh. (Székler Bahn)
8.000	4.500	3.900	8.300	12.200	976	3.222	7.332	10.554	844	+ 15·6	1.952	1.688	Hidegkut-Gyönk-Tamási
58.700	9.700	29.400	23.300	52.700	969	29.299	20.805	50.104	921	+ 5·2	1.938	1.842	Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
28.000	14.600	18.600	31.600	50.200	1.243	16.533	26.077	42.610	1.055	+ 17·8	2.486	2.110	Honter Komitatsbahn
25.400	4.500	8.000	6.400	14.400	1.426	1.314	1.444	2.758	1.622	— 12·1	2.852	3.244	Kaba-Nadudvarer Vizinalb.
56.200	19.400	41.200	41.100	82.300	1.524	38.623	38.281	76.904	1.424	+ 7·0	3.048	2.848	Kaposvár-Fonyod
26.700	10.700	11.800	21.400	33.200	1.267	11.272	16.263	27.535	1.051	+ 20·6	2.534	2.102	Kaposvár-Mocsolad
48.100	12.600	24.700	18.700	43.400	977	25.201	25.771	50.972	1.148	— 14·9	1.954	2 296	Karczag-Tiszafüred
64.300	47.500	51 700	125.500	177 200	2.998	47.634	134.011	181.645	3.074	— 2·5	5.996	6.148	Kaschau-Torna
47.000	15.100	37.100	20.800	57.900	1.504	33.051	23.867	56.918	1.478	+ 1·8	3.008	2.956	Kecskemét-Füllöpszállás
60.400	5.500	22 700	9.500	32 200	1.088	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.176	. . .	Kecskemét-Lajosmizse
31.400	2.600	16.900	5.600	22.500	768	16.738	6 831	23.569	805	— 4·6	1.536	1.610	Kecskemet-Tisza-Ugh
83.200	13.700	38.000	38 100	76.100	2.199	35.840	34.697	70.537	2.039	+ 7·8	4.398	4.078	Keszthelyer Lokalbahn
52.700	13.900	44.200	49.300	93.500	916	39.755	46.354	86.109	843	+ 8·7	1.832	1.686	Kisküküllötalbahn
10.200	17.900	2.900	18.300	21.200	1.134	2.361	17.652	20.013	1.070	+ 6·0	2.268	2.140	Komló—Bakócza-Felsöm.
42.600	6.300	16.900	18.300	35.200	1.530	15.249	12.178	27.427	1.192	+ 28·4	3.060	2.384	Körmend-Németujvár
149.200	57.500	94.700	172 200	266.900	2.740	91.594	138.658	230.252	2.364	+ 15·9	5.480	4.728	Körös-Belovár Lokalb.
38.800	5.500	14 600	20.500	35.100	1.581	14.758	15.714	30.472	1.373	+ 15·1	3.162	2.746	Kun-Szt. Márton-Szentes
58.600	6.400	32.800	22.600	55.400	1.117	31.305	21.964	53.269	1.074	+ 4 0	2.234	2.148	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
98.900	36.000	90.100	92.800	182.900	1.600	86.127	87.410	173.537	1.518	+ 5·4	3.200	3.036	Lonjatalbahn
29.800	32.900	13.900	69.900	83.800	2.940	11.520	64.811	76.331	2.678	+ 9·8	5.880	5.356	Losonczer Lokalbahn
188.000	112.100	140.700	371.000	511 700	2.735	137.698	324.451	462.149	2.470	+ 10·7	5.470	4.940	Ungarische Südostbahn
156.300	90.000	113.500	170.400	283.900	2.488	109.286	191.277	300.563	2.634	— 5·5	4.976	5.268	Ungar. Nordwestbahn
36.400	19.100	30.500	73.100	103.600	939	29.310	70.734	100.044	907	+ 3·5	1.878	1.814	Máros-Ludás—Besztercze
69.000	28.200	39.100	73.800	112.900	3.495	37.208	61.286	98.494	3.049	+ 14·6	6.990	6.098	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
302.000	144.500	140.900	296.300	437.200	1.411	146.522	288.875	435.397	1.405	+ 0·4	2.822	2.810	Mátra u. Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
29.900	7.400	9 000	8.200	17.200	1.124	9.052	11.709	20.761	1.357	— 17·2	2.248	2.714	Mezötur-Turkeve
41.300	20.300	20.800	60.100	80.900	1.978	19.400	58.632	78.032	1.908	+ 3·7	3.956	3.816	Muránytal-Bahn
17.500	3.100	4 200	8.000	12.200	1.341	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.682	. . .	Nagybánya-Felsöbánya
54.700	21.100	34.700	38.300	73.000	2.570	32.207	36.467	68.674	2.418	+ 6·3	5.140	4 836	Nagy-Belicz—Privigye
20.300	2.300	5.800	5.500	11.300	1.982	5.130	4.516	9.646	1.692	+ 17·1	3.964	3.384	Hermannstadt—N.-Disznod
72.100	39.300	41.300	85.700	127.000	2.466	39.042	74.845	113.887	2.211	+ 11·5	4.932	4.422	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén
134.400	91.100	95.600	257.900	353.500	3.029	91.064	219.398	310.462	2.660	+ 13·9	6.058	5.320	Großwardein-B.-Vaskoh
163.500	44.400	125.300	151.200	276.500	2.460	122.757	153.091	275.848	2.454	+ 0·2	4.920	4.908	Nógráder Komitatsbahnen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juni 1905	1904	Monats-Ergebnisse. Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1904 im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Matészalka . . .	57·0	57·0	11.900	7.400	7.500	18.500	26.000	456	25.714	451	+ 1·1	57·0	[illegible]
Nyiregyháza-Vásárosnamény . .	58·2	. . . .	5.800	2.500	4.600	7.400	12.000	206	. . . .	.	. . .	58·2	. . .
Ó-Becse—Ujvidék—Titel	102·6	102·6	33.100	2.200	22.500	8.000	30.500	297	29.827	291	+ 2·1	102·6	[illegible]
Pancsova-Petrovoszello	33·6	33·6	6.200	2.500	5.800	4.700	10.500	313	10.597	315	— 0·6	33·6	[illegible]
Pápa-Bánhida	93·1	93·1	12.800	5.200	7.700	13.000	20.700	222	20.166	217	+ 2·3	93·1	[illegible]
Pápa-Csorna	36·4	36·4	11.100	1.900	5.000	3.500	8.500	234	8.563	235	— 0·4	36·4	[illegible]
Petroszény-Livazény-Lupény . .	18·1	18·1	12.400	56.400	3.600	65.400	69.000	3.812	68.134	3.764	+ 1·3	18·1	[illegible]
Pozsony-Komárom-Puszta Tenyő	97·3	97·3	31.300	4.800	20.000	16.300	36.300	373	35.742	367	+ 1·6	97·3	[illegible]
Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	11.500	5.300	6.000	11.000	17.000	492	16.829	486	+ 1·2	34·6	[illegible]
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.800	3.800	3.000	7 500	10 500	283	11.311	305	— 7·2	37·1	[illegible]
Ruma-Klenák	30·9	30·9	5.700	400	3.000	1.000	4.000	129	3.698	120	+ 7 5	30·9	[illegible]
Ruma-Vrdnik	17·4	17·4	1.600	6.400	600	5.900	6.500	374	6.214	357	+ 4·8	17·4	[illegible]
Somogy-Szobb—Bárcs	47·1	47·1	11.100	4.100	4.900	10.100	15.000	318	14.493	308	+ 3 2	47·1	[illegible]
Oedenburg-Pozsony	72·0	72·0	24.100	5 800	13.000	15.500	28.500	396	27.966	388	+ 2·1	72·0	[illegible]
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.100	2.600	5.200	7.300	12 500	316	12.129	306	+ 3·3	39·6	[illegible]
Szátmar-Nagybánya	60·3	60·3	10.900	4.500	10.400	19.600	30.000	798	29.110	483	+ 3·1	60·3	[illegible]
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	42.900	4.400	27.000	20.500	47.500	353	47.980	356	— 0·8	134·7	[illegible]
Szegzárd-Báttaszék	19·2	19·2	10.300	1.000	3.500	1.800	5.300	276	5.090	265	+ 4·2	19·2	[illegible]
Szentes—Hod-Mező-Vásarhély .	34·6	34·6	12.300	3.200	5.800	5.700	11.500	332	11.154	322	+ 3·1	34·6	[illegible]
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz . . .	95·7	95·7	25.900	18.300	14 500	42.000	56.500	590	55.654	582	+ 1·4	95·7	[illegible]
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	8.000	1.100	4.800	2.000	6.800	127	6.592	123	+ 3·3	53·5	[illegible]
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	11.800	4.500	11.800	17.500	29.300	272	28.660	266	+ 2·3	107·8	[illegible]
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	23.600	23.700	16.500	50.500	67.000	551	66.145	547	+ 1·3	121·0	[illegible]
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	8.100	1.500	5.000	3.600	8.600	132	9.010	139	— 5·0	65·0	[illegible]
Steinamanger-Pinkafeld	52·3	52·3	17.400	4.900	12.000	18.000	30.000	574	29.710	568	+ 1·1	52·3	[illegible]
Steinamanger-Rum	21·1	21·1	6.100	1.300	2.200	1.200	3.400	161	3.190	151	+ 6·6	21·1	[illegible]
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	7.100	1.400	5.300	3.000	8.300	271	7.896	258	+ 5·0	30·6	[illegible]
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	14.000	1.900	8.000	5.000	13.000	203	13.442	210	— 3·3	64·1	[illegible]
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·4	52·4	9.900	3.000	8.300	11.200	19.500	372	19.028	363	+ 2·5	52·4	[illegible]
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	14.600	2.900	10.500	8.000	18.500	294	18.780	299	— 1·7	62·9	[illegible]
Tisza-Polgar—Nyiregyházá . .	55·8	55·8	8.900	1.700	4.200	3.600	7 800	140	8.102	145	— 3·4	55·8	[illegible]
Torontáler Lokalbahn	346 9	346·9	54.700	15.400	35.000	60.000	95.000	274	96.588	278	— 1·4	346·9	[illegible]
Töketerebes-Gálszécs-Varannó L.B.	30·5	30·5	7.700	2.300	3.700	3.800	7.500	246	7.375	242	+ 1·7	30·5	[illegible]
Ujszász—Jasz-Apáti Vizinalbahn	31·6	31·6	9.700	4 000	3.600	6.600	10.200	323	10.918	346	— 6·6	31·6	[illegible]
Warasdin-Golubovec	36·5	36·5	8.800	6.700	2.800	9.000	11.800	323	12 427	340	— 5·0	36·5	[illegible]
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	17.500	5.300	11.000	14.600	25.600	303	25.082	296	+ 2·4	84·6	[illegible]
Vinkovce-Brčka	53·1	53·1	6.500	10.100	6.000	30.000	36.000	678	35.019	659	+ 2·9	53·1	[illegible]
Vinkovce-Zupanje	33·4	33·4	3.400	2.300	2.000	4.500	6.500	195	6.025	180	+ 8·3	33·4	33·4
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz	*) 83·5	83·5	10.000	10.500	6.000	36.000	42.000	503	42.457	508	— 1·0	83·5	[illegible]
Zsebely-Csákovar-Bóka	48·3	48·3	6.800	1.800	3.600	3.900	7.500	155	7.236	150	+ 3·3	48·3	[illegible]
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	7.500	4.200	4 000	8.000	12.000	269	11.378	255	+ 5·5	44·6	44·6
Lokalbahnen zusammen . .	8.864·1	8.756·0	2,886.143	935.425	1,407.190	2,260.857	3,668.047	413	3,684.897	420	— 1·7	8.857·1	8.731·8
Hauptsumme . . .	18.253·5	18 141·4	6,892.341	3,182.632	6,836.880	16,713.921	23,550.801	1.290	23,225 575	1.280	+ 0·8	18.244·8	18.117·2

Verkehr und Einnahmen der Bosnischen

im Monate **Juni** 1905 und Vergleich der Einnahmen im

Eisenbahnen mit

Benennung der Eisenbahn	Betriebslänge 1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1904 im ganzen	pro Kilometer	Differenz	Betriebslänge 1905	1904
K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	20.015	9.565	16.434	38.715	55.149	525	49.640	473	+ 11·0	105·0	105·0
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	212.431	99.033	172.822	708.189	881.011	1.144	865.089	1.123	+ 2·0	770·0	770·0

Eisenbahn mit

Benennung der Eisenbahn	Betriebslänge 1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1904 im ganzen	pro Kilometer	Differenz	Betriebslänge 1905	1904
Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	170.593	5.696	13.373	7.863	21.236	3.726	20.761	3.642	+ 2·3	5·7	5·7
Summe . . .	880·7	880·7	403.039	114.294	202.629	754.767	957.396	1.087	935.490	1.062	+ 2·4	880·7	880·7

*) Richtiggestellte Längen.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juni											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1905				1904							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
69.800	31.900	46.400	116.300	162.700	2.854	43.917	100.837	144.754	2.540	+ 12·4	5.708	5.080	Nyiregyháza-Mátészalka
35.100	14.500	27.400	55.800	83.200	1.430	. . . . .	. . . .	. . . . .	. .	. . .	2.860	. . .	Nyiregyháza-Vásárosnam.
204.800	14.000	148.900	54.600	203.500	1.983	138.383	51.899	190.282	1.855	+ 6·9	3.966	3.710	Ó-Becse—Ujvidék—Titel
34.100	19.100	34.000	32.400	66.400	1.976	32.077	35.018	67.095	1.997	— 1·1	3.952	3.994	Pancsova-Petrovoszello
78.900	32.500	43.400	79.400	122.800	1.319	42.630	71.156	113.786	1.222	+ 7·9	2.638	2.444	Pápa-Bánhida
66.200	13.100	28.800	23.900	52.700	1.448	29.440	24.818	54.258	1.491	— 2·9	2.896	2.982	Pápa-Csorna
67.000	312.600	20.000	354.700	374.700	20.702	17.852	340.964	358.816	19.824	+ 4·4	41.404	39.648	Petroszény-Lupény
183.000	28.300	118.700	103.500	222.200	2.284	115.142	93.988	209.130	2.149	+ 6·3	4.568	4.298	Pozsony-Komárom-P. Tenyö
69.600	27.000	34.700	65.600	100.300	2.899	34.273	56.636	90.909	2.627	+ 10·4	5.798	5.254	K.-Szt. Márton
37.800	19.000	17.400	31.700	49.100	1.323	18.797	37.706	56.503	1.523	— 13·1	2.646	3.046	Püspökladány—F.-Gyarmat
37.600	6.300	19.200	11.200	30.400	984	16.215	12.523	28.738	930	+ 5·8	1.968	1.860	Ruma-Klenák
6.200	34.600	3.100	33.000	36.100	2.075	2.692	30.250	32.942	1.893	+ 9·6	4.150	3.786	Ruma-Vrdnik
65.300	24.400	28.100	64.200	92.300	1.960	27.541	57.019	84.560	1.795	+ 9·2	3.920	3.590	Somogy-Szobb—Barcs
153.400	45.900	71.600	109.400	181.000	2.514	71.189	104.774	175.963	2.444	+ 2·9	5.028	4.888	Ödenburg-Pozsony
49.300	14.200	30.200	43.200	74.300	1.854	30.280	39.821	70.101	1.770	+ 4·7	3.708	3.540	Szatmár-Fehérgyarmat
58.000	27.100	63.700	133.400	197.100	3.269	56.520	118.416	174.936	2.901	+ 12·7	6.538	5.802	Szátmar-Nagybánya
250.600	28.200	164.400	118.600	283.000	2.101	159.122	128.211	287.333	2.133	— 1·5	4.202	4.266	Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek
60.600	6.600	21.000	10.800	31.800	1.656	20.250	12.006	32.256	1.680	— 1·4	3.312	3.360	Szegzárd-Báttaszek
76.700	17.000	34.600	36.400	71.000	2.052	34.758	33.625	68.383	1.976	+ 3·8	4.104	3.952	Szentes—H.-M.-Vasárhely
134.100	87.500	80.700	225.700	306.400	3.202	77.205	207.947	285.152	2.980	+ 7·4	6.404	5.960	Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz
46.000	9.400	27.400	18.500	45.900	858	27.050	15.882	42.932	802	+ 7·0	1.716	1.604	Szigetvár-Kaposvár
68.200	24.800	70.900	111.200	182.100	1.689	64.693	100.835	165.528	1.536	+ 10·0	3.378	3.072	Szilágyságer Eisenbahn
130.700	122.400	94.700	275.200	369.900	3.057	91.482	264.873	356 355	2.945	+ 3·8	6.114	5.890	Slavonische Lokalbahn
60.100	8.300	31.300	21.400	52.700	811	33.691	22.813	56.504	869	— 6·7	1.622	1.738	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
97.400	27.700	67.300	104.200	171.500	3.279	66.914	100.065	166.979	3.193	+ 2·7	6.558	6.386	Steinamanger-Pinkafeld
37.600	6.800	15.500	6.500	22.000	1.043	15.397	6.301	21.698	1.028	+ 1·5	2.086	2.056	Steinamanger-Rum
29.900	8 300	23.400	20.100	43.500	1.422	22.339	17.554	39.893	1.304	+ 9·0	2.844	2.608	Temesvár—Buziás
86.100	16.700	50.800	34.800	85.600	1.335	49.187	38.611	87.798	1.370	— 2·6	2.670	2.740	Temesvár—Lippa-Radna
60.700	14.200	54.300	55.900	110.200	2.103	52.930	53.343	106.273	2.028	+ 3·7	4.206	4.056	Temesvár-Modos-Temesvár
88.900	16.000	60.000	38.500	98.500	1.566	61.531	41 386	102.917	1.636	— 4·3	3.132	3.272	Temesvár—N.-Szt. Miklos
56.900	10.500	26.300	22.500	48.800	875	25.996	25.031	51.027	914	— 4·3	1.750	1.828	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
373.400	79.700	253.500	282.000	535.500	1.544	258.981	317.291	576.272	1.661	— 7·0	3.088	3.322	Torontáler Lokalbahn
36.300	16.000	20.000	20.000	40.000	1.311	17.798	18.117	35.915	1.178	+ 11·3	2.622	2.356	Töketerebes-Varannó L.-B.
57.700	26.700	20.200	35.300	55.500	1.756	20.407	42.692	63.099	1.997	— 12·1	3.512	3.994	Ujszász—Jasz-Apáti V.-B.
45.700	39.500	16.100	52.900	69.000	1.890	16.087	53.321	69.408	1.902	— 0·6	3.780	3.804	Varasdin-Golubovec
105.200	32.100	70.800	88.100	158.900	1.878	69.712	85.116	154.828	1.830	+ 2·6	3.756	3.660	Versecz—Kubin-Dunapart
41 700	52.700	32.900	183.300	216.200	4.072	33.448	137.107	170.555	3.212	+ 26·8	8.144	6.424	Vinkovce-Brčka
22.800	11.500	13.300	27.200	40.500	1.213	12.753	20.409	33.162	993	+ 22·2	2.426	1.986	Vinkovce-Zupanje
68.900	58.300	36.300	185.000	221.300	2.650	34.936	184.770	219.706	2.631	+ 0·7	5.300	5.262	Zolyom-Brezó—Breznób.—Tiszolcz
48.400	8.700	23.300	17.900	41.200	853	22.706	17.343	40.049	829	+ 2·9	1.706	1.658	Zsebely-Csákovár-Bóka
42.100	28.700	24.300	62.000	86.300	1.935	21.460	55.929	77.389	1.735	+ 11·5	3.870	3.470	Zsitvatal-Bahn
5,427.422	5,262.499	7,808.502	13,189.222	20,997.724	2.371	7,460.580	12,565.891	20,026.471	2.292	+ 3·4	4.742	4.584	**Lokalbahnen zusammen**
9,240.377	19,357.276	40,710.417	102,739.977	143,450.394	7.862	37,952.684	100,564.909	138,517.593	7.646	+ 2·8	15.724	15.292	**Hauptsumme**

und Herzegowinischen Eisenbahnen

ersten Semester 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Dampfbetrieb.

106.138	43.643	78.752	193.266	272.018	2.591	74.667	202.000	276.667	2.635	— 1·7	5 181	5.270	K. u. k. Militärbahn Banja-luka-Doberlin
769.165	540.621	833.290	3,780.055	4,613.345	5.991	1,017.757	3,682.238	4,699.995	6.104	— 2·0	11.982	12.208	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

901.596	31.645	62.648	42.765	105.413	18.494	64.148	44.010	108.158	18.975	— 3·0	36.988	37.950	Stadtbahn in Sarajevo
1,776.899	615.909	974.690	4,016.086	4,990.776	5.667	1,156.572	3,928.248	5,084.820	5.774	— 1·9	11.334	11.548	**Summe**

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Eröffnung der neuen Station Schwarzach-St. Veit.) Die infolge der bevorstehenden Eröffnung der Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein nach km 65·585 der Linie Salzburg—Wörgl verlegte Station Schwarzach-St. Veit wurde am 20. Juli bei gleichzeitiger Schließung der alten Station gleichen Namens eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Bahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 19. Juli der Direktion der Lokalbahn Nagy-Károly—Gilvács—Somkút für eine von der Station Károly-Erdöd abzweigende und diese in der Station Ákos mit den Szilágyságer Komitats-Lokalbahnen und der Szamostalbahn verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 19. Juli dem Maximilian Krieger und Konsorten für nachfolgend bezeichnetes Lokal-, bezw. Gewerkschaftsbahnnetz, und zwar:
a) eine von der Station Nagy-Somkút der Lokalbahn Gilvács—Nagy-Somkút ausgehende, bis Brébfalva;
b) eine von Brébfalva abzweigende, bis Farkasrév führende;
c) eine von der zukünftigen Station Magyar-Lápos der Linie b) aus diese und die Linie a) in der Station Csicsó-Keresztur mit der Szamostalbahn verbindende;
d) eine als Variante der Linie b) von der zukünftigen Station Farkasrév der Linie b) ausgehende und diese entweder in der Station Galgó oder an einem geeigneten Punkte nächst der Station Zilah mit der Szamostalbahn verbindende;
e) eine von der zukünftigen Station Kápolnok-Monostor der Linie a) abzweigende, bis zu den Halden der Bergbaureviere der Marmaroser Salzgewerkschaften führende, auch für den Personenverkehr einzurichtende Montanbahn,
und zwar sämtliche Linien des Netzes als Schmalspurbahnen mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 19. Juli der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Josef Biró und Konsorten für:
a) eine von der Station Ada der Lokalbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)—Ada—Ó-Becse und der gleichnamigen Station der Theiß-Dampfschiffahrts-Gesellschaften abzweigende und diese in der Station Bács-Topolya mit der Linie Ujvidék (Neusatz)—Bács-Topolya—Szabadka;
b) eine von der zukünftigen Station Puszta-Tornyos der projektierten Linie a) abzweigende und diese in der Station Csantavér mit der Linie Ujvidék—Csantavér—Szabadka
verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 26. Juli dem Edmund Szilárdy und Konsorten in Salgótarjan für:
a) eine von der Station Nagy-Szécsény der Nógráder Komitats-Lokalbahnen abzweigende und diese in der Station Pálfalva mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen;
b) eine von der zukünftigen Station Kis-Hortyán der projektierten Linie a) abzweigende und diese in der Station Kisterenne gleichfalls mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen
verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 29. Juli dem Johann Mathiasz und Konsorten in Kiskun-Félegyháza für:
a) eine von der Station Kiskun-Félegyháza der Lokalbahnen Kiskun-Félegyháza—Szolnok, Kiskun-Félegyháza—Kiskun-Mojsa und Csongrád—Kiskun-Félegyháza abzweigende und diese über Ujmajor mit der Theißüberfuhr-Station nächst Ujmajor verbindende;
b) eine von der zukünftigen Station Ujmajor der projektierten Linie a) ausgehende, entweder bis Zsigerhát oder bis Csany führende
schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlaß vom 26. Juli dem Ladislaus Uherek in Pöstyén (Bad Pischtian) für:
a) eine von der Großgemeinde Verbó (Nyitra-Verbó) ausgehende, einerseits bis zur ungarisch-mährischen Landesgrenze nächst Miava;
b) anderseits eine von Miava aus bis Verbócz
führende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf. (Generalversammlung.) Am 24. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Karl Freiherrn von Offermann und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Richard Ziffer die diesjährige (8.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre teil, welche 2530 Aktien mit 125 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen Kronen 40.705·53 (gegen K 60.987·58 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 28·30 (K 23·30), die Betriebsausgaben K 33.648·38 (K 56.463·19) und der Betriebsüberschuß K 7085·45 (K 4547·69). Abzüglich der Passivzinsen per K 52·53 (Aktivzinsen K 705·94), der Abschreibungen per K 974·78 (K 53·59) und der Rücklegung für die Aktienamortisation per K 1600 (K 1600) ergab sich ein Gewinn von K 4458·14 (K 3600·04). Unter Hinzurechnung des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 1267·49 (K 1739·45) standen K 5725·63 (K 5339·49) zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 89·16 (K 72) in den Betriebsreservefonds zu hinterlegen und den Rest per K 5636·47 (K 1267·49) auf neue Rechnung vorzutragen. (Im Vorjahre wurden noch K 4000 der Oberbaureserve zugeführt.) Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Dr. Jakob Singer, Oberingenieur E. Angermayer und Dr. Karl Freiherr v. Offermann wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Karl Freiherr v. Offermann zum Präsidenten und Dr. Jakob Singer zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 31.536.]

Prag-Duxer Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 6. Mai fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Heinrich Feitis und in Anwesenheit des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Anton Mařanek die diesjährige (33.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Prag-Duxer Eisenbahn statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 18.845 Stammaktien mit 941 Stimmen und 9762 Prioritätsaktien mit 487 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte und Rechnungsabschlusse, welche von der Generalversammlung unter Erteilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrat genehmigt wurden, schloß das Gebarungsjahr 1904 mit einem Gewinne von K 2,225.284·20 (gegen K 2,262.872·11 im Jahre 1903). Nachdem K 1,157.249.01 (K 1,165.568·01) zur Deckung des am 2. Jänner 1905 fälligen Prioritätenerfordernisses in Reserve gestellt wurden, standen K 1,068.035·19 (K 1,097.304·10) zur Verfügung der Generalversammlung. Diese beschloß aus dem verfügbaren Gewinne K 399.720 (K 399.720) zur Deckung der vierprozentigen Dividende der Prioritätsaktien, K 86.100 (K 82.800) zur Deckung der Aktien-Amortisationsquote, K 10.000 (K 10.000) für die Verwaltungsratstantieme, K 486.000 (K 432.000) für die Ausschüttung einer $4^1/_2$ prozentigen (4 prozentigen) Dividende, d. s. K 9·— (K 8·—) an die Stammaktien zu verwenden, Kronen 85.000 (K 121.049·77) in den Reservefonds zu hinterlegen und den Rest per K 1215·19 (K 51.734·33) auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Verwaltungsrate wurde pro 1905 eine Tantieme von K 10.000 (wie im Jahre 1904) zugesichert. Sodann erfolgte die Wiederwahl des aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitgliedes Dr. Heinrich Feitis. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. — In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident und Vizepräsident wiedergewählt. [E.-M.-Z. 25.217.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Belgisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Heft 1, vom 1. Juni 1901.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen im obengenannten Tarifhefte folgende Frachtsätze zur Einführung:

a) in der Abteilung C des Ausnahmetarifes 56 (Fleisch u. s. w. als Eilstückgut) zwischen den Stationen Bubentsch, Bubna, Lieben, Prag (alle Bahnhöfe), Smichow und Wysočan und der Station Brüssel Franken 17·54 für 100 kg;

b) im Ausnahmetarife 47 (Wolle u. s. w.):

	A		B		C	
	a	b	a	b	a	b
	Franken für 100 kg					
Zwischen Theuse und Bielitz . .	75·79	68·16	98·31	89·08	75·49	68·16

Wien, am 10. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.288/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1153]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. April 1901.

Einführung eines Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt für die Beförderung von rohem Ton, unverpackt, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens im Verkehre von Preschen nach Embrach-Rorbas der Frachtsatz von 212 Cts. für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 10. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.497/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1154]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten unter Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Teil II, Heft 3 und 4, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband für Güter der Klasse I bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg ab Niemes (Stadt) (A.T.E.)

nach	die Frachtsätze für 100 kg in Heller
Triest	652
Fiume	672

in Kraft.

Wien, am 11. August 1905. S.B. Z. 8165-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1155]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Eröffnung der Haltestelle Kržeschitz für den allgemeinen Verkehr in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Am 1. September 1905 wird die Haltestelle Kržeschitz, die bisher nur dem beschränkten Personen- und Gepäcksverkehre, sowie dem Wagenladungsverkehre für die Zuckerfabrik Winterberg & Heller diente, auch für den allgemeinen Verkehr in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen eröffnet.

Ausgeschlossen von der Beförderung von und nach dieser Haltestelle sind jedoch Langholz und Möbelwagen.

Bis zur Einführung eines Stationstarifes erfolgt die Berechnung der Frachtgebühren auf Grund der im Lokal-Personentarife für Kržeschitz angeführten kilometrischen Entfernungen und der im Lokalgütertarife enthaltenen Gebührenberechnungstabellen.

Für den Verkehr mit den Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, ferner in Relationen, bei welchen die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn als Transitbahn in Betracht kommt, gelangen die im Lokalgütertarife für den Verkehr mit Leitmeritz vorgesehenen Zuschläge zur Einhebung.

Wien, im August 1905. Z. 79.578/05.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1156]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Österreich.

Einführung neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die nachstehenden direkten Frachtsätze der Abteilungen A und B des Ausnahmetarifes 9 (Holz des Spezialtarifes III) des Tarifheftes 1 zur Einführung:

Von	Nach			
	Roßlau (Anhalt) kgl. E.-D. Ha.		Weißenfels kgl. E.-D. E.	
	A	B	A	B
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig			
Bärn-Andersdorf k.k.St.B. . . .	131	128	134	131
Bistritz a. H. K.F.N.B.	156	156	158	158
Blosdorf k.k.St.B.	141	141	143	143
Böhm.-Trübau St.E.G.	130	130	132	132
Breitenau k.k.St.B.	122	120	125	123
Brüsau-Brünnlitz St.E.G. . . .	143	143	145	145
Budigsdorf St.E.G.	139	136	141	139
Deutsch-Liebau k.k.St.B. . . .	134	130	137	133
Dittersdorf k.k St.B.	130	126	133	129
Domstadtl k.k.St.B.	132	129	135	132
Eisenberg a. d. M. k.k.St.B. .	126	124	129	127
Freudenthal k.k.St.B.	122	120	125	123
Friedrichswald Ö.N.W.B. . . .	116	116	119	119
Gabel Ö.N.W.B.	109	109	112	112
Geiersberg Ö.N.W.B.	114	114	117	117
Grulich k.k.St.B.	113	113	116	116
Grumberg-Mohrau k.k.St.B. . .	118	116	121	119
Heilendorf k.k.St.B.	128	125	131	128
Hlinsko u. H. K.F.N.B. . . .	156	156	158	158
Hochstein St.E.G.	138	135	141	138
Hohenstadt St.E.G.	128	125	131	128
Karlsthal k.k St.B.	126	123	129	126
Kornitz k.k.St.B.	152	152	154	154
Kriegsdorf k.k.St B.	126	123	129	126
Kunau k.k.St.B.	118	117	121	120
Kunzendorf k.k.St.B.	144	144	146	146
Landskron St.E.G.	143	143	145	145
Liebenthal Ö.N.W.B.	115	115	118	118
Loukow K.F.N.B.	156	156	158	158
Mähr.-Budwitz Ö.N.W.B. . . .	133	133	132	132
Mähr.-Karlsdorf k.k.St.B. . . .	117	117	120	120
Mähr.-Neustadt k.k.St.B. . . .	135	132	138*)	135*)
Mähr.-Ostrau K.F.N.B.	123	123	125	125
Mähr.-Rothwasser k.k.St.B. . .	117	117	120	120
Mähr.-Schildberg k.k.St.B. . .	117	117	120	120
Mähr.-Schönberg k.k.St.B. . . .	129	125	132	128
Mähr.-Trübau k.k.St.B.	145	145	147	147
Mähr.-Weißkirchen K.F.N.B. .	144	144	146	146
Mähr.-Weißwasser k.k.St.B. . .	117	117	120	120
Märzdorf k.k.St.B.	122	119	125	122
Matha-Mohren St.E.G.	96	96	99	99
Morawičan St.E.G.	150	150	149	149
Müglitz St.E.G.	138	135	141	138
Neustadt a. d. Mettau St.E.G. .	108	108	111	111
Olmütz K.F.N.B.	140	137	—	—
Olmütz k.k.St.B. . . . . . . } Olmütz St.E.G. . . . . . . }	140	137	143	140
Przikas-Osiczko K.F.N.B. . . .	156	156	158	158
Römerstadt k.k.St.B.	130	128	133	131
Sternberg K.F.N.B. . . . . } Sternberg k.k.St.B. . . . . . }	140	136	143	139
Triebitz St.E.G.	131	131	133	133
Türnau k.k.St.B.	150	150	152	152
Wichstadtl-Lichtenau Ö.N.W.B.	106	106	109*)	109*)
Wildenschwert Ö.N.W.B. . . } Wildenschwert St.E.G. . . . }	120	120	121	121
Zwittau St.E.G.	136	136	138	138

*) Gültig seit 1. Mai 1904 (zu vgl. Nachtrag 8).

Wien, am 8. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1157]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Ergänzung des Tarifes, Teil II.

Mit Wirksamkeit vom 20. August 1905 ist auf Seite 5 des Nachtrages I, bezw. auf Seite 14 des Haupttarifes bei Nürnberg-Dutzendteich in Klasse C 1 der Ausnahmesatz von Franken 4·83 [31]) und in Klasse C 2 der Ausnahmesatz von Franken 3·37 [31]) nachzutragen mit folgender Fußnote:

[31]) Nur gültig für Kohlenelektroden (Kohlenröhren, Kohlenplatten, Kohlenblöcke etc. für elektrolytische Zwecke) nach Triest u. s. w.

Wien, am 6. August 1905. S.B. Z. 9395-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1158]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Holz bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Mladetzko (Station der Lokalbahn Troppau-Bennisch) nach Königgrätz die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

	Heller für 100 kg
a) für Holz der Position H—17 a und c und der Position H—19 b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	135
b) für Holz der Position H—18 und der Position H—19 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	129

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 11. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1159]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 2.

Einbeziehung von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden die Stationen Gießen und Wetzlar der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. in den vom 1. Juli 1905 gültigen Anhang zum Heft 2 einbezogen.

Im Anhang ist nachzutragen:

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel I b	II b	III b
		Für 100 kg in Pfennig		
8	Gießen	—	—	29
13	Wetzlar	—	—	32

Wien, am 11. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.580/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1160]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 3.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für die Beförderung von Bohnen (Seehafen-Ausnahmetarif b) ab Nepolokoutz transit für Sendungen von Stationen der Neuen Bukowinaer Lokalbahn Nepolokoutz-Wiznitz nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft.

Im Nachtrag VII, Seite 8—15, ist nachzutragen:

Von	Nach					
	Altona transit	Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk) transit	Bremerhafen (Freihafenbhf., Inlandshafen und Zollinlandsbhf.) transit	Danzig (Lege-Tor) transit	Danzig (Oliwaer Tor) transit	Geestemünde (Fischereihafen, Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.) transit
	Ausnahmetarif					
	b	b	b	b	b	b
	für 100 kg in Pfennig					
Nepolokoutz transit*) .	376	388	400	323	324	400

*) Die Transitfrachtsätze kommen nur bei Umkartierung im Verkehre von Stationen der neuen Bukowinaer Lokalbahn Nepolokoutz-Wiznitz zur Anwendung.

Von	Nach						
	Hamburg B. transit	Harburg H. transit	Harburg U.E. transit	Neufahrwasser (Zollinland und Freibezirk) transit	Neufahrwasser (Weichselbahnhof) transit	Stettin transit	Swinemünde transit
	Ausnahmetarif						
	b	b	b	b	b	b	b
	für 100 kg in Pfennig						
Nepolokoutz transit*) .	376	376	376	325	325	307	331

*) Die Transitfrachtsätze kommen nur bei Umkartierung im Verkehre von Stationen der neuen Bukowinaer Lokalbahn Nepolokoutz-Wiznitz zur Anwendung.

Wien, am 11. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.178/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1161]

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. April 1901.

Verschiebung des Aufhebungstermines des Ausnahmetarifes Nr. 27 (Steinhohlen etc.).

Der Ausnahmetarif Nr. 27 (Steinkohlen, Koks und Briketts), dessen Aufhebung ab 1. September 1905 mittels Kundmachung Nr. [318] vom 20. März 1905 (Nr. 34 dieses Blattes vom 23. März 1905), bezw. Nr. [515] vom 25. April 1905 (Nr. 48 dieses Blattes vom 27. April 1905) verlautbart wurde, bleibt nunmehr auch nach dem angegebenen Zeitpunkte bis auf weiteres in Kraft.

Wien, am 11. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.444/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1162]

Österreichisch - Ungarisch - Bosnischer Eisenbahnverband.

Auflassung der Güterladestelle Siekovac-Danica.

Mit 1. Oktober 1905 wird die Güterladestelle Siekovac-Danica aufgelassen.

Demzufolge werden die im Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, des obbezeichneten Verbandes, gültig vom 1. Jänner 1904, sub Post-Nr. 27 enthaltenen Frachtsätze mit 1. Oktober 1905 außer Kraft gesetzt.

Wien, am 12. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1163]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899.

Einführung neuer Frachtsätze für die Beförderung von Zinkweiß von Szczakowa nach deutschen Stationen.

Mit Gültigkeit vom 30. August 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, tritt an Stelle der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 45 vom 18. April 1905 mit Kundmachung Nr. 452 verlautbarten Frachtsätze für Zinkweiß der nachstehende Ausnahmetarif Nr. 15 für die Beförderung von Zinkweiß bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Die Frachtsätze unter a gelten für den Lokalverkehr, die Frachtsätze nach Altona, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, ferner nur für Sendungen, die auf den Hafenstationen entladen und mit Landfuhrwerk oder mit Kleinbahnen oder zu Schiff abgefahren, also von der Hafenstation nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiterbefördert werden.

Die Frachtsätze unter b gelten für die Ausfuhr über See (siehe Kontrollvorschriften Seite 22 des Haupttarifes).

Von / Nach	Ausnahmetarif 15 a	Ausnahmetarif 15 b
	Szczakowa	
	für 100 Kilogramm in Pfennig	
Stationen der kgl. Preußischen Staatseisenbahnen.		
Altona	286	195
Berlin Anh.-Dresd. Bhf.	234	.
Berlin Görl. Bhf.	230	.
Berlin Schles. Bhf.	229	.
Bremen Hauptbhf. und Freibezirk	293	207
Bremerhafen (Freihafenbhf., Inlandshafen, Zollinlandsbhf.)	313	212
Breslau Märk.-Freib. Bhf.	94	.
Breslau Oberschles. Bhf.	92	.
Breslau Odertorbhf.	96	.
Breslau Stadthafen	97	62
Cosel	66	.
Cosel Oderhafen	65	39
Geestemünde (Fischereihafen, Freihafenbhf., Zollinlandsbhf.)	313	212
Gleiwitz	40	.
Görlitz	175	.
Hamburg B.	286	193
Harburg H.	286	191
Harburg U.E.	286	191
Pöpelwitz (Umschlag)	95	61
Stettin	254	134
Swinemünde	308	154

Wien, am 10. August 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1164]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 3.

Einbeziehung der Stationen Göllschau und Schreibendorf.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden die Stationen Göllschau und Schreibendorf der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau in die Ausnahmetarife für Getreide und Kleie einbezogen.

Im Haupttarife ist nachzutragen:

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif A (Getreide u. s. w.)		
		Schnittafel I b		
		für den Verkehr mit		
		Bielitz Czechowitz	Milówka	den übrigen österreichischen Stationen
		für 100 kg in Pfennig		
29	Göllschau	142	142	128
34	Schreibendorf	147	145	137

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif B (Kleie u. s. w.) Schnittafel IV b im Verkehre mit Bielitz, Czechowitz, Milówka für 100 kg in Pfennig	den übrigen österreichischen Stationen
44	Göllschau	73	65
48	Schreibendorf	77	70

	Zwischen und	Eigentumsbahn	Schnittafel B Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
87	Göllschau	Breslau	270	303	265	—
96	Schreibendorf	Breslau	291	321	262	—

Wien, am 11. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.937/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1165]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 33 (Düngemittel) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

			Mark für 100 kg
Zwischen	Augsburg	und Hallein	0·52
	Heufeld		0·33
	Illertissen		0·66
	Landshut		0·51

Wien, am 11. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.449/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1166]

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich einiger Frachtsätze.

In dem vom 1. Juli 1905 gültigen Tarife des obgenannten direkten Güterverkehres sind die auf Seite 357 bei dem Ausnahmetarife Nr. 24 (Blei und Bleiwaren) für Sofia bestehenden Frachtsätze bei der Serie I b von 298 Centimes auf **244** Centimes und bei der Serie II b von 244 Centimes auf **298** Centimes mit sofortiger Gültigkeit zu berichtigen.

Wien, am 12. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.481/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905. [1167]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Schließung der Haltestelle Erbach i. d. Pfalz.) Am 1. August 1905 wurde die Haltestelle Erbach i. d. Pfalz u. a. für den gesamten Güterverkehr geschlossen.

Vom genannten Tage ab treten daher die für den Verkehr mit der genannten Haltestelle bestehenden Entfernungen und Frachtsätze außer Kraft.

Gruppentarif I, Wechseltarife der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, Oberschlesischer und Niederschlesischer Kohlentarif und Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Station Rothenburg a. Obra.) Am 25. Juli 1905 wurde die zwischen den Stationen Tloki und Rakwitz an der Bahnstrecke Wollstein—Grätz gelegene Station Rothenburg a. Obra auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit demselben Tage traten die für Rothenburg a. Obra in dem Gütertarife der Gruppe I und in den Wechseltarifen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, sowie im Oberschlesischen und Niederschlesischen Kohlentarife und im Schlesisch-Sächsischen Gütertarife vorgesehenen Enternungen und Frachtsätze in Kraft.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen. (Ermäßigung von Frachtsätzen im Übergangstarife mit der Kleinbahn Hadersleben-Schottburg.) Mit sofortiger Gültigkeit werden im Übergangsverkehre der Preußisch - Hessischen Staatseisenbahnen mit der Kleinbahn Hadersleben-Schottburg für Güter, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen oder der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten allgemeinen Ausnahmetarife 1—5 einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) oder des Ausnahmetarifes 6 (Brennstoffe) und der im Versand von inländischen Erzeugungsstätten geltenden, in besonderer Ausgabe erschienenen Ausnahmetarife für Kohlen, Koks u. s. w. abgefertigt werden, die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstationen Hadersleben und Sommerstedt widerruflich um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau wird die Ausführung der Flugdächereindeckung mit Dachpappe in der Station Neu-Sandec im öffentlichen Offertwege vergeben.

Die Dachpappe hat die Eigenschaft zu besitzen, daß sie weder angestrichen, noch besandet werden braucht. Für die Güte des Materiales und der Solidität der Eindeckung wird eine fünfjährige Haftzeit bestimmt.

Die einzudeckende Dachfläche beträgt etwa 4350 m².

Vollendungstermin vier Wochen nach der Vergebung der Arbeit.

Die Baubedingnisse, Offertformulare u. s. w. können ab 15. August 1905 bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, bezw. auch käuflich erworben werden.

Die diesbezüglichen Offerte, zu denen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind, gehörig gestempelt und versiegelt, spätestens **bis 29. August 1905, 11 Uhr vormittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau unter der Aufschrift „Offert für Dachpappendeckung der Flugdächer in Neu-Sandec" einzureichen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 11 Uhr vormittags statt.

Der Offerent hat bis zum 1. September 1905 im Worte zu verbleiben.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur selbständige Erzeuger und Fabriken auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können.

Das gleichzeitig mit der Offerteinbringung zu erlegende Vadium beträgt K 350·— und hat im Erstehungsfalle die Kaution zu bilden.

Offerte, bei denen eine der als deren Bestandteile bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben worden ist oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist der Offerteinbringung erfolgt ist, ferner solche Offerte, in denen irgend welche Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet (nicht berücksichtigt).

Krakau, am 2. August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1490	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Sand des Spezialtarifes 3 laut der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I/B, vom 1. Juli 1905	Brüx (A.T.E.) via Komotau	Krima-Neudorf	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist vom Absender, bezw. Empfänger zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	36	35	1	Im Kartierungswege		
					Kupferberg				43	42	1			
					Preßnitz-Reischdorf				41	40	1			
					Schmiedeberg (B.E.B.)				47	44	3			
					Sonnenberg (B.E.B.)				38	37	1			
1491	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 9333-C I/05		Baumaterialien, Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände	sämtlichen Stationen der Südbahn	Abbazia-Mattuglie	Die Sendungen müssen zum Baue der Kleinbahn Mattuglie-Abbazia-Lovrana bestimmt sein und mit an die Bauleitung dieser Bahn adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für: beliebige Mengen / das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger; werden diese Leistungen von Eisenbahnorganen bewirkt, so ist für jede derselben eine Manipulationsgebühr von 3 Heller pro 100 kg zu entrichten Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Verschieden	0·4 Heller pro 100 kg und 1 km, plus 6 Heller Manipulationsgebühr und eventuell ungar. Transportsteuer, mindestens jedoch 8 Heller pro 100 kg (exkl. ungar. Steuer) 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km, plus eventuell ungar. Transportsteuer, mindestens jedoch 8 Heller pro 100 kg (exkl. ungar. Steuer)	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1492	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** Z. 9307-C I/05		Schotter	Mori	Brixen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Straßen bestimmt und an die k. k. Baubezirksleitung Brixen adressiert sein	vom 20. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif, Teil II	50 Heller	39 Heller	11 Heller	Im Kartierungswege		
1493	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oppahof-Stettin	**Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905**	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	**Heller pro 1000 kg** 238	158	80	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					210	158	52			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)					
1494	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn** k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Mähr. Ostrau-Oderfurt	Mähr.-Schönberg	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Oktober 1905 bis Ende September 1906	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	a) 697 b) 680	a) 647 b) 647	a) 50 b) 33	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche samt der bezüglichen Refaktierechnung längstens bis Ende November 1906 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
1495	V.-B Nr. 94 v. 15./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 36.757/05	Kohle, mineralische	Siverić Dernis	Salona	Aufgabe als Frachtgut. **Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** **Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.** **Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen**	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	250 Heller pro Tonne	200 Heller pro Tonne	50 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1496	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 84.131/05	Steine der Klasse C (Pflastersteine)	Skutsch Ö.N.W.B.	Königgrätz S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	37 Heller	31 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Königgrätz als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1906	Die Steine müssen zur Straßenpflasterung in Königgrätz bestimmt sein
1497	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	Zichorienwurzeln, frische	Předmeřitz	Smiřitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	15 Heller	11 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1498	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen Gottes	Cernowitz bei Brünn transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898	272 Heller pro Tonne à 1000 kg	230 Heller pro Tonne à 1000 kg	42 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1906 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1499	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905 **k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz** Z. 20.886-6/05		Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gegen vorherige Anmeldung der zu verfrachtenden Mengen und Bekanntgabe der Versandstationen an die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz	verschiedenen Stationen	Engelsberg-Lichtewerden	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 5. August 1905 bis auf weiteres, jedoch längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, 1. Abteilung, für die Lokalbahn Freudenthal—Klein-Mohrau vorgesehenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung einer auf den ermäßigten Frachtsatz für die Entfernung von 41 km entfallenden Minimalgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1906 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Olmütz zu bewirken ist	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen zum Baue zweier, den vereinigten Spinnereien in Lichtewerden gehörigen Arbeiterwohnhäuser bestimmt sein
1500	V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 81.951/05	beteiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, Putzbaumwolle, Abfälle von Baumwollgarnen und von Twisten des Ausnahmetarifes 17 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Dresden-Elbkai	Wölmsdorf	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfg. 51		Im Kartierungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr bereits enthalten
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz						41 *)				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1501 V.-B. Nr. 94 v. 15./VIII. 1905	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 81.949/05		Melasse	Rossitz	Smiritz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	36	32	4	Im Kartierungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist in diesen Frachtsätzen mitinbegriffen
				Pardubitz					38	34	4			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 95. Wien, 17. August 1905. XVIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnlinie von Linz nach Krumau, sowie für eine Flügelbahn von Hohenfurt oder einem anderen geeigneten Punkte der geplanten Eisenbahnlinie von Linz nach Krumau bis zur Lippner Schwebe.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Gemeindevorstehung der Landeshauptstadt Linz die mit dem Erlasse vom 9. Mai 1902, Z. 14.375/2, erteilte und mit dem Erlasse vom 16. März 1904, Z. 11.290/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 56 vom 17. Mai 1902 und Nr. 37 vom 2. April 1904), erneuerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnlinie von Linz über Leonfelden und Hohenfurt nach Krumau, sowie die mit dem Erlasse vom 7. Juni 1904, Z. 21.569/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 67 vom 16. Juni 1904), erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von Hohenfurt oder einem anderen geeigneten Punkte der vorgenannten normalspurigen Eisenbahnlinie von Linz nach Krumau abzweigende und über Kienberg bis zur Lippner Schwebe führende Flügelbahn unter den in den vorzitierten Erlässen enthaltenen Bedingungen und Vorbehalten bis zum 30. September 1905 neu erteilt.

Wien, am 15. Juli 1905. E.-M.-Z. 27.743/2.

Neuerliche Erteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Schatzlar der k. k. Staatsbahnen zu einem Punkte der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz nächst Ponikla mit einem Flügel von Lauterwasser nach Schwarzenthal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabriksdirektor Albert Soyka in Königliche Weinberge bei Prag die mit dem Erlasse vom 5. Juli 1899, Z. 24.921/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 85 vom 25. Juli 1899), erteilte und mit den Erlässen vom 24. Juni 1900, Z. 26.738/2, vom 13. Juni 1901, Z. 25.512/2, vom 25. Juni 1902, Z. 26.450/2, vom 14. Juli 1903, Z. 30.253/2, und vom 23. Juli 1904, Z. 32.751/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 83 vom 24. Juli 1900, Nr. 85 vom 23. Juli 1901, Nr. 78 vom 10. Juli 1902, Nr. 99 vom 29. August 1903 und Nr. 96 vom 27. August 1904), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Schatzlar der k. k. Staatsbahnlinie Königshan—Schatzlar über Marschendorf, Freiheit, Lauterwasser und Langenau nach Hohenelbe und von da zu einem Punkte der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz nächst Ponikla mit einem Flügel von Lauterwasser nach Schwarzenthal unter den im erstbezogenen Erlasse angeführten Bedingungen und Modalitäten auf ein weiteres Jahr neuerlich erteilt.

Wien, am 1. August 1905. E.-M.-Z. 35.793/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Oberbozen nach Klobenstein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Bozen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung von dem Endpunkte der projektierten schmalspurigen Bahn Bozen-Oberbozen in Oberbozen nach Klobenstein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 28. Juli 1905. E.-M.-Z. 28.234/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien in St. Pölten und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advokaten Dr. Hermann Ofner in St. Pölten im Vereine mit dem Reichsrats- und Landtagsabgeordneten Bürgermeister Wilhelm Völkl in St. Pölten und dem Direktor der Aktiengesellschaft der k. k. priv. Harlander Baumwollspinnerei und Zwirnfabrik Karl Salcher in St. Pölten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere mit elektrischer Kraft zu betreibende schmal- oder normalspurige Kleinbahnlinien in St. Pölten und Umgebung, und zwar:

1. vom Vorplatze des Personenbahnhofes in St. Pölten einerseits bis zur Spitzenfabrik F. Austin in Viehofen, anderseits an der Maschinenfabrik J. M. Voith vorbei bis zu der Arbeiterkolonie in der Grillparzerstraße und
2. von einem geeigneten, im Stadtgebiete St. Pölten gelegenen Punkte über Ober-Wagram und Stattersdorf nach Harland

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 22. Juli 1905. E.-M.-Z. 16.305/2.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Die Erklärung einer Bahnunternehmung, eine im Begehungsoperate vorgesehene bestimmte Eisenbahnzufahrtsstraße auf eigene Kosten herzustellen, begründet nicht ihre Verpflichtung, diese Zufahrtsstraße auch allein zu erhalten und wird überhaupt unwirksam, wenn infolge einer Änderung des Bahnprojektes die Herstellung einer anderen Eisenbahnzufahrtsstraße notwendig wird. (Böhmen.)

(Erkenntnis vom 2. Dezember 1902, Z. 10.292.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Gemeinde und des Bezirksausschusses Wildstein gegen den Landesausschuß des Königreiches Böhmen puncto Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstraße nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt.

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung hat der Landesausschuß des Königreiches Böhmen auf Grund des § 7 des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, ausgesprochen, daß die Kosten der Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraße zum Bahnhofe Wildstein der Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach mit je einem Drittel auf die Eisenbahnverwaltung, den Bezirk und die Stadtgemeinde Wildstein aufzuteilen sind. Gegen diese Entscheidung wird in den vorliegenden Beschwerden geltend gemacht, es sei im gegebenen Falle die Eisenbahnverwaltung allein verpflichtet, die ganzen Kosten der Errichtung und Erhaltung der fraglichen Zufahrtsstraße zu tragen, weil sich diese Eisenbahnverwaltung laut des Begehungsprotokolles vom 30. November 1896 hierzu verpflichtet hat.

Der Umstand, daß der Bahnhof Wildstein tatsächlich nicht an derjenigen Stelle errichtet wurde, welche bei der Begehung in Aussicht genommen war, sondern an einer von der Bezirksstraße, in welche die Eisenbahnzufahrtsstraße einzumünden hat, entfernteren Stelle, könne auf die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung, die ganzen Errichtungs- und Erhaltungskosten zu tragen, nicht von Einfluß sein, weil die Abänderung des ursprünglichen Projektes ohne Zustimmung der Interessenten und lediglich im Interesse der Eisenbahnverwaltung geschehen ist.

In der Beschwerde der Gemeinde Wildstein wird auch auf die bedeutenden Kosten hingewiesen, welche der Gemeinde aus der Durchführung der Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach bereits erwachsen sind und in zweiter Linie die Behauptung aufgestellt, es müsse die Eisenbahnverwaltung zum mindesten zur alleinigen Bestreitung der Kosten für die Errichtung und Erhaltung einer 46 m langen Strecke der Eisenbahnzufahrtsstraße verhalten werden, weil die bei der Begehung vom 30. November 1896 projektierte Eisenbahnzufahrtsstraße, für deren Kosten aufzukommen sich damals die Eisenbahnverwaltung verpflichtet hat, so lang war.

Der Verwaltungsgerichtshof vermochte diese Einwendungen nicht als stichhältig zu erkennen.

Zunächst ist zu konstatieren, daß laut des Protokolles über die Begehung vom 30. November 1896 die Unternehmer der genannten Lokalbahn folgende Erklärung abgegeben haben: „Die Zufahrtsstraße zur Station Wildstein ist in direkter Richtung zur Bezirksstraße nach Schönbach projektiert, wird als Bezirksstraße hergestellt und erfolgt deren Ausführung mit Rücksicht auf deren geringe Länge von der Bahnunternehmung auf deren Kosten." Diese Erklärung wurde von allen Parteien zur Kenntnis genommen. Aus diesem Wortlaute geht vor allem schon das eine hervor, daß die Bahnunternehmer sich dazumal nicht verpflichtet haben, auch die Kosten der Erhaltung der Eisenbahnzufahrtsstraße zu übernehmen. Insofern sich daher die heute angefochtene Entscheidung auch auf die Kosten der Erhaltung der Eisenbahnzufahrtsstraße bezieht, kann dieselbe schon aus diesem Grunde wegen der im Protokolle vom 30. November 1896 enthaltenen Erklärung nicht mit Grund angefochten werden.

Was es aber die Kosten der Errichtung der Eisenbahnzufahrtsstraße betrifft, so ist folgendes zu bemerken: Die Erklärung der Eisenbahnverwaltung hat sich selbstverständlich nur auf das damals der Kommission vorliegende Projekt bezogen und beziehen können und ist aus der Motivierung der erwähnten Erklärung, daß nämlich die Herstellung von der Bahnunternehmung auf deren Kosten mit Rücksichf auf die geringe Länge der Straße ausgeführt werde, ersichtlich, daß die Bahnunternehmung durchaus nicht die Absicht hatte, sich zu verpflichten, eine Eisenbahnzufahrtsstraße, mag sie wie immer beschaffen sein, auf eigene Kosten herzustellen, daß vielmehr die Übernahme der Verpflichtung sich nur auf die bestimmte, bei der Prüfung des Projektes in Aussicht genommene Eisenbahnzufahrtsstraße bezogen hat.

Aus der erwähnten Protokollarerklärung kann sonach auch eine Verpflichtung zur Herstellung einer anderen Zufahrtsstraße nicht abgeleitet werden. Wenn nun sichergestellt ist, daß jene Zufahrtsstraße, welche bei der Begehung ins Auge gefaßt war, überhaupt nicht ausgeführt worden ist, weil das Bahngebäude nicht an jener Stelle, wo es nach dem damaligen Projekte hätte erbaut werden sollen, sondern vielmehr an einer anderen Stelle errichtet wurde, wodurch die Notwendigkeit erwuchs, eine andere Eisenbahnzufahrtsstraße zu errichten, so ergibt sich klar, daß die protokollarisch übernommene Verpflichtung hinfällig geworden ist. Wenn aber die bf. Parteien vermeinen, daß aus dem Grunde, weil sie wegen der Verlegung des Bahnhofgebäudes nicht befragt wurden, ihnen die Verpflichtung zur Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstraße überhaupt nicht auferlegt werden könne, so erscheint diese Einwendung gewiß nicht stichhältig.

Denn einerseits ist die Feststellung eines Eisenbahnprojektes, bezw. die Bestimmung des Platzes für Aufnahms- und sonstige Stationsgebäude nach dem Gesetze nicht von der Zustimmung jener Faktoren abhängig, welche nach dem Gesetze vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, als Konkurrenzfaktoren für die Kosten der Errichtung einer Eisenbahnzufahrtsstraße benannt sind, anderseits aber wird die Konkurrenz für die Errichtung einer Eisenbahnzufahrtsstraße durch das genannte Gesetz ganz selbständig geregelt und hat diese Konkurrenz immer dann einzutreten, wenn über die Notwendigkeit, Richtung, Länge und Eigenschaft der Eisenbahnzufahrtsstraße entweder eine Vereinbarung erzielt oder von der Statthalterei, bezw. in betreff der Eigenschaft vom Landesausschusse entschieden worden ist.

Im gegebenen Falle wurde bei der Verhandlung vom 22. Februar 1900 laut des den Akten beiliegenden Protokolles von der Kommission die Notwendigkeit der fraglichen Zufahrtsstraße, sowie daß dieselbe die Eigenschaft einer Bezirksstraße hat, konstatiert. Weiters wurde konstatiert, daß die angegebene Länge dieser Zufahrtsstraße, nämlich 95 m, richtig ist und daß die Richtungsverhältnisse, sowie die Lage der Straße vollkommen entsprechen. Mit dieser Konstatierung erklärten sich auch alle erschienenen Interessenten, darunter auch die heute bf. Parteien einverstanden.

Nach dieser Sachlage war es nun, da über die Konkurrenz, betreffend die Kosten der Errichtung und Erhaltung dieser Eisenbahnzufahrtsstraße, unter den Parteien eine Einigung nicht erzielt wurde, Sache des Landesausschusses, nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen über die Beitragspflicht der einzelnen Konkurrenzfaktoren zu entscheiden. Nach den Bestimmungen des wiederholt zitierten Gesetzes vom Jahre 1886 haben die Eisenbahnverwaltungen zu den Bau- und Erhaltungskosten von Eisenbahnstraßen bis zu einem Drittel beizutragen.

Bei Bezirksstraßen kommen nun jene Bezirke, durch welche die Zufahrtsstraße fürt, sowie die hierbei besonders interessierten Städte und Industrieorte als Konkurrenzfaktoren hinzu. Der Landesausschuß war sonach auch berechtigt, die beiden heute bf. Parteien zur Konkurrenz herbeizuziehen. Daß der Landesausschuß bei seiner Entscheidung die seinem freien Ermessen durch das Gesetz gezogenen Grenzen überschritten hätte, wird aber selbst in den Beschwerden nicht behauptet.

Wenn nun nach dem bisher Gesagten die Eisenbahnverwaltung auf Grund der im Protokolle vom 30. November 1896 enthaltenen Erklärung nicht herangezogen werden kann, die heute allein in Betracht kommende Eisenbahnzufahrtsstraße auf eigene Kosten zu erhalten, weil die damalige Erklärung sich nicht auf diese Eisenbahnzufahrtsstraße bezog, so kann auch der von der Gemeinde Wildstein in zweiter Linie gestellte Anspruch, die Eisenbahnverwaltung zu mindesten zur Herstellung einer 46 m langen Strecke zu verhalten, nicht als zu Recht bestehend anerkannt werden, weil die damalige Verpflichtung sich auf eine ganz bestimmte Leistung bezogen hat, welche dermalen eben nicht mehr zur Ausführung gelangt.

Ob dieses Eventualbegehren der Gemeinde Wildstein in Billigkeitsrücksichten gegründet wäre, das konnte der Verwaltungsgerichtshof bei seiner Entscheidung ebensowenig in Betracht ziehen, wie den Umstand, daß die Gemeinde Wildstein für das Zustandekommen der Lokalbahn anderweitig große Opfer gebracht hat, in der Erwartung, daß sie zu den Kosten der Zufahrtsstraße nichts werde beitragen müssen und den Umstand, daß die Eisenbahnstraße billiger herzustellen gewesen wäre, wenn ihre jetzige Lage, Länge und Richtung bereits ursprünglich ins Auge gefaßt worden wäre.

[Nach Budwińskis Sammlung, XXVI. Jahrgang; Adm. Teil, Nr. 1372/A.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau. (Detailprojekt für die Teilstrecke Mistelbach—Hohenau, km 50·570 bis km 79·175: Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. Juli die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über das vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegte Detailprojekt für die Teilstrecke Mistelbach—Hohenau, km 50·570 bis km 79·175 der normalspurigen Lokalbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen durchzuführen. Mit der politischen Begehung des Projektes wird auch die abermalige Erörterung der Trassenfrage bezüglich der Teilstrecke von km 51 bis km 70 zu verbinden sein. Über das Ergebnis der vorgenannten Amtshandlungen wird die k. k. Statthalterei in Wien dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten haben. [E.-M.-Z. 22.232.]

Zusammenstellung der am 1. Juli 1905 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post-Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometer	Datum der Konzessionsurkunde (des Gesetzes)	Konzessionsmäßiger (gesetzmäßiger) Bauvollendungstermin	Voraussichtliche Betriebseröffnung	Motor	Spurweite in Meter	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.								Im II. Quartale 1905 gelangten folgende Bahnlinien zur Betriebseröffnung: Am 23. Juni 1905 Saar—Tischnowitz, am 28. Juni 1905 Troppau—Grätz.
1	Lemberg—Sambor—ungarische Grenze: Teilstrecke Strzyłki—Topolnica—ungar. Grenze	56·9	6. Juni 1901	—	August 1905	Dampfkraft	1·435	Staatsbetrieb	
2	Tauernbahn: Teilstrecke Schwarzach—Badgastein	30·9	6. Juni 1901	—	1. Sept. 1905	"	1·435	"	
3	Karawankenbahn: Teilstrecke Klagenfurt—Aßling	44·0	6. Juni 1901	—	Mitte 1906	"	1·435	"	
	" Villach—Rosenbach	22·6	6. Juni 1901	—	1. Aug. 1906	"	1·435	"	
4	Wocheinerbahn (Aßling—Görz)	92·9	6. Juni 1901	—	Anfangs 1906	"	1·435	"	
5	Görz—Triest	42·5	6. Juni 1901	—	Mitte 1906	"	1·435	"	
6	Pyhrnbahn (Klaus—Selzthal)	43·2	6. Juni 1901	—	Oktober 1905	"	1·435	"	
7	Hartberg—Friedberg	27·8	28. Sept. 1901	28. Sept. 1903	15. Sept. 1905	"	1·435	"	
8	Tarnopol—Zbaraż	25·1	14. Dez. 1904	14. Dez. 1906	1. Juni 1906	"	1·435	"	
9	Meran—Mals (Vinschgaubahn)	60·6	7. Juli 1903	7. Juli 1907	1. Juli 1906	"	1·435	"	
10	Roßbach—Adorf	11·3	18. Aug. 1903	18. Aug. 1905	1. Okt. 1906	"	1·435	"	
11	Zwettl—Martinsberg	36·2	26. März 1904	—	10. Okt. 1906	"	1·435	"	
	II. Private Bauführung.								
12	Zwickau—Gabel	12·1	9. Feb. 1903	1. Okt. 1905	August 1905	Dampfkraft	1·435	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	
13	Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka	73·0	19. Feb. 1904	19. Feb. 1906	15. Sept. 1905	"	1·435	Staatsbetrieb	
14	Sedletz—Kuttenberg—Zruč	33·8	26. Feb. 1904	26. Feb. 1906	15. Okt. 1905	"	1·435	"	
15	Daudleb—Rokitnitz	19·9	27. Dez. 1904	27. Dez. 1906	18. Aug. 1906	"	1·435	"	
16	Neuhaus—Wobratein	43·7	27. Dez. 1904	27. Dez. 1906	1. Sept. 1906	"	0·760	"	
17	Mank—St. Leonhard a. F.—Ruprechtshofen	8·6	1. Juni 1904	1. Juni 1906	August 1905	"	0·760	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
18	Kirchberg a. d. P.—Mariazell—Gußwerk: Teilstrecke von km 0·0 bis km 17·2	36·0	15. Okt. 1904	15. Okt. 1906	Ende Juli 1905	"	0·760	"	
	" " " 17·2 " " 36·0		15. Okt. 1904	15. Okt. 1906	Herbst 1906	"	0·760	"	
19	Hannsdorf—Mährisch-Altstadt	10·0	17. Aug. 1904	17. Aug. 1906	18. Aug. 1905	"	1·435	Staatsbetrieb	
20	Aujezd—Luhatschowitz	10·2	17. Juni 1905	17. Juni 1906	Ende 1905	"	1·435	Im Eigenbetrieb	
21	Brünn—Lösch	6·3	17. Dez. 1904	17. Dez. 1905	Mitte Juli 1905	"	1·435	"	
22	Reutte—Reichsgrenze nächst Schönbichl	14·5	11. Okt. 1904	11. April 1906	Oktober 1905	"	1·435	Kgl. bayer. Staatseisenbahn-Verwaltung	
23	Bludenz—Schruns (Montafonbahn)	12·9	24. Dez. 1904	24. Dez. 1906	1. Okt. 1905	Elektrisch	1·435	Staatsbetrieb	
24	Wiener elektrische Straßenbahnen: Teilstrecken	2·1	24. März 1899	—	Zweite Hälfte 1905	"	1·435	Gemeinde Wien, städt. Straßenbahnen	
25	Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Landeshauptstadt Troppau	4·8	20. Dez. 1904	20. Dez. 1905	Zweite Hälfte 1905	"	1·000	Stadtgemeinde Troppau durch die Kommanditgesellschaft Reutter & Comp. in Wien	
26	Lokalbahnlinien im Gebiete der Landeshauptstadt Innsbruck	3·3	24. Dez. 1904	24. Dez. 1905	Mitte Juli 1905	"	1·000	Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T.	

Ad Post-Nr. 2, 3, 4 und 5 Hauptbahnen I. Ranges, auf Staatskosten im Baue.

" " 1 und 6 Hauptbahnen II. Ranges, auf Staatskosten im Baue.

" " 7 Lokalbahn (als Hauptbahn II. Ranges auszuführen), auf Kosten der Konzessionäre im Baue durch Staatsorgane.

" " 8, 9, 10, und 11 Lokalbahnen, auf Kosten der Konzessionäre im Baue durch Staatsorgane.

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Przeworsk über Bachórz nach Dynów. (Genehmigung der Projekte für die hölzernen Tragwerke der Objekte in km 3·653, km 14·353 und km 31·820.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Juli die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien nachträglich vorgelegten Projekte für die während des Baues der schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów ausgeführten hölzernen Tragkonstruktionen der Objekte in km 3·653, km 14·353 und km 31·820 von 3·5 m, bezw. 1·0 m und 5·0 m Lichtweite genehmigt.

[E.-M.-Z. 30.991.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Juni 1905.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluß des Monates Juni 1905 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund)	
		im Baue am 1. Juni 1905	verbleiben im Baue am 1. Juli 1905
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
Teilstrecke Sambor — galizisch-ungarische Grenze	92·0	56·9	56·9
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach — St. Veit—Bad Gastein minus km 0·430 bis km 30·371	30·9	30·9	30·9
b) Tauerntunnel, lang 8526 m, km 34·5 bis km 43·0	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheinerbahn: (Klagenfurt—[Villach]—Aßling—Görz—Triest):			
a) Bau des Zentralbahnhofes Klagenfurt	0·8	0·8	0·8
b) Teilstrecke Klagenfurt (Bahnhofende)—Viktring	1·0	—	1·0
c) Teilstrecke Viktring — Rosenbach km 2·600 bis km 29·827	27·2	27·2	27·2
d) Teilstrecke Müllnern — Rosenbach der Abzweigung Villach—Rosenbach der Karawankenbahn	17·9	—	17·9
e) Karawankentunnel, lang 7976 m, samt anschließenden offenen Bahnstrecken, km 29·827 bis km 41·900	12·1	12·1	12·1
f) Teilstrecke Birnbaum — Aßling — Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·954 der Karawankenbahn und km 0·00 bis km 27·200 der Wocheiner Bahn	29·2	29·2	29·2
g) Wocheiner Tunnel, lang 6339 m, samt der nördlichen Anschlußstrecke, km 27·200 bis km 34·796	7·6	7·6	7·6
h) Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter der Wocheiner Bahn samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	58·2	—	—
1. von km 34·796 bis km 35·550	—	0·8	0.8
2. von km 35·550 bis km 92·850	—	57·4	57·4
i) Teilstrecke Prvačina—Triest	44·1	—	—
1. von km 10·286 bis km 51·310	—	41·3	41·3
2. von km 51·310 bis km 52·543	—	1·2	1·2
3. von km 52·543 bis km 54·100 (Umbau des Bahnhofes Triest-S. Andrae)	—	1·6	1·6
Pyhrnbahn (Klaus—Selzthal)	43·2	—	—
a) Boßrucktunnel, lang 4769 m, samt offenen Anschlußstrecken, km 30·700 bis km 37·112	—	6·4	6·4
b) die übrige Bahnstrecke	—	36·8	36·8
Kremstalbahn:			
Umlegung der Strecke km 59·831 bis km 63·082 zwischen Obermicheldorf und Klaus behufs Anschlusses der Kremstalbahn an die Pyhrnbahn	3·3	3·3	3·3
II. Erweiterungsbauten:			
α) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Allentsteig—Gmünd	34·1	34·1	34·1
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Horaždovic—Nepomuk	25·2	25·2	25·2
c) Umbau des Bahnhofes Budweis	—	—	—
Kremstalbahn: Umbau der 59·8 km langen Strecke Linz — Obermicheldorf zu einer Hauptbahn II. Ranges	—	—	—
Wippachtalbahn (Görz—Haidenschaft): Umgestaltung der 7·9 km langen Strecke St. Peter — Prvačina als Teilstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest	—	—	—
β) auf Privatbahnen:			
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Österr. Nordwestbahn:			
Linie Wien—Tetschen:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Wien—Stockerau	26·0	26·0	26·0
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Schreckenstein—Tetschen	22·6	22·6	22 6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Linie Wien—Krakau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Oświęcim—Trzebinia	21·5	21·5	21·5
Summe der Hauptbahnen	514·7	460·7	479·6
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Tarnopol-Zbaraż	25·1	25·1	25·1
Hartberg-Friedberg	27·8	27·8	27·8
Saar-Tischnowitz	61·2	61·2	—
Meran-Mals (Vinschgaubahn)	60·6	60·6	60·6
Roßbach—Adorf	11·3	11·3	11·3
Zwettl—Martinsberg	36·2	36·2	36·2
Sudoměř—Skalsko—Alt-Paka	73·0	73·0	73·0
Kirchberg a. d. Pielach—Maria-Zell—Gußwerk	62·0	—	—
Teilstrecke Kirchberg a. d. Pielach—Laubenbachmühle, km 0·0 bis km 36·0	—	36·0	36·0
Zwickau—Deutsch-Gabel	12·1	12·1	12·1
Mank-St. Leonhard am Forst-Ruprechtshofen	8·6	8·6	8·6
Sedletz-Kuttenberg—Zruč	33·8	33·8	33·8
Troppau-Grätz	8·0	8·0	—
Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl	14·5	14·5	14·5
Brünn-Lösch	6·3	6·3	6·3
Hannsdorf—Mährisch-Altstadt	10·0	10·0	10·0
Aujezd - Luhatschowitz — Luhatschowitz	10·2	10·2	10·2
Bludenz-Schruns (Montafonerbahn)	12·9	12·9	12·9
Neuhaus-Wobratein	43·7	—	43·7
Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Troppau	4·8	4·8	4·8
Elektrische Straßenbahnen in Wien	2·1	2·1	2·1
Elektrische Lokalbahnlinien im Gebiete der Stadt Innsbruck	3·3	3·3	3·3
Daudleb-Wamberg-Rokitnitz	19·9	19·9	19·9
Summe der Lokal- und Kleinbahnlinien	547·4	477·7	452·2

Es sind sonach durch den Baubeginn der Teilstrecke Klagenfurt (Bahnhofende)—Viktring 1·0 km und der Teilstrecke Müllnern—Rosenbach der Abzweigung Villach—Rosenbach der Karawankenbahn 17·9 km, dann der Lokalbahn Neuhaus-Wobratein 43·7 km, somit 18·9 km Hauptbahnlinien und 43·7 km Lokalbahnlinien zugewachsen, dagegen durch die Bauvollendung der Lokalbahn Saar-Tischno itz, welche am 23. Juni 1905 eröffnet wurde, 61·2 km und durch die am 28. Juni 1905 erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Troppau-Grätz 8·0 km, somit 69·2 km Lokalbahnen abgefallen. Es verblieben sonach am Schlusse des Monates Juni 1905 an Hauptbahnlinien 479·6 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 452·2 km in Bauausführung.

Hervorzuheben wäre noch, daß die 35·1 km lange Teilstrecke Sambor—Strzyłki—Topolnica der Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze seit 19. November 1904 eröffnet ist, ferner daß die Baulänge der Lokalbahn Meran-Mals (Vinschgaubahn) von 59·6 km auf 60·6 km richtiggestellt wurde, dann daß der Sohlstollenvortrieb bis 30. Juni 1905 betrug, und zwar: beim Tauerntunnel Nordseite 3118 m und fertige Tunnelmauerung 825 m (gegen 2957 m und 780 m im Vormonate) und Südseite 970 m (gegen 950 m im Vormonate); beim Karawankentunnel 7976 m und fertige Tunnelmauerung 6865 m; beim Wocheiner Tunnel 6339 m und fertige Tunnelmauerung 6339 m und beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 2172 m und fertige Tunnelmauerung 1660 m (gegen 2172 m und 1630 m im Vormonate) und Südseite 2470 m und fertige Tunnelmauerung 1880 m (gegen 2470 m und 1880 m im Vormonate), endlich daß beim Wocheiner Tunnel am 31. Mai 1904 und beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Troppau nach Grätz. (Projekt für die Herstellung einer Wartehalle in der Station Grätz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn namens der Stadtgemeinde Troppau als Konzessionärin der Lokalbahn Troppau-Grätz vorgelegte Projekt für die als Anbau an das Aufnahmsgebäude der Station Grätz herzustellende Wartehalle samt Einbau für Zugsbegleiter an die k. k. Landesregierung in Troppau zur Amtshandlung im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen.
[E.-M.-Z. 29.648.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Tabor nach Jungwoschitz. (Benennung der in km 16·8/10 vorgesehenen Verkehrsstelle.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. Juli auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Prag gestellten Antrages die Bezeichnung der in km 16·8/10 der projektierten normalspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Tabor nach Jungwoschitz vorgesehenen Verkehrsstelle mit „Blanitz-Radwanow" genehmigt. [E.-M.-Z. 33.259.]

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Persia" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3779 Tonnen Gehalt ist am 27. Juni mit 14 Passagieren und 3186 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 2324 Stück Holz in der Ausreise Nr. 6 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 10.105 kg (worunter 560 kg Zucker) und 624 Stück Holz, Soerabaya 1043 kg Papier, Batavia 6051 kg, Samarang 4410 kg Papier, Tjlatjap 629 kg Papier, Suez 3922 kg (worunter 1420 kg Zucker), Gedda 11.109 kg, Suakim 1459 kg, Massaua 560 kg Zucker, Aden 37.607 kg (worunter 19.400 kg Zucker) und 1700 Stück Holz, Hodeidah 10.905 kg, Massaua 2115 kg, Bombay 296.982 kg (worunter 2240 kg Zucker), Bushire 3880 kg, Orhin 163 kg Manufakturwaren, Bahrein 19 kg Muster, Bassorah 94.325 kg (worunter 46.110 kg Zucker), Bagdad 2350 kg, Colombo 63.436 kg, Melbourne 349 kg, Sydney 295 kg Glaswaren, Penang 117.510 kg (worunter 71.960 kg Zucker), Singapore 522.506 kg, Padang 196 kg Papier, Baudjermasin 1510 kg Papier, Cheribon 1869 kg Baumwollwaren, Belawan-Deli 3460 kg, Segli 218 kg Seife, Oleh-leh 2581 kg, Macassar 3954 kg, Samarang 118.338 kg, Batavia 32.974 kg, Soerabaya 52.408 kg, Palembang 978 kg Papier, Saigon 516 kg Papier, Bangkok 15.208 kg, Ternate 840 kg Glaswaren, Hongkong 465.762 kg, Manilla 61.701 kg, Shanghae 558.993 kg, Tientsin 84.595 kg, Hankow 14.685 kg Papier, Kiau-Choro 1346 kg, Yokohama 248.908 kg, Yokohama of Kobè 1088 kg Seife, Kobè 315.158 kg, Kobè for Osak 6902 kg Papier und nach Nagasaki 28 kg Likör.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Bohemia" von Durban.) Dieser Dampfer ist am 28. Juni 1905 mit 66 Passagieren und 385 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 2·4 Tonnen nach Fiume und 183 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 4 der Ostafrika-Linie von Durban in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Durban 204.000 kg Rinde (wovon 154.000 kg für das Ausland), Lorenzo Marquez 240 kg Mineralien, Mombassa 71.504 kg (wovon 13.700 kg für das Ausland), Aden 26.650 kg (wovon 2350 kg für Fiume und 11.258 kg für das Ausland), Suez 4240 kg und aus Port Said 78.308 kg (wovon 3700 kg für das Ausland).

— (Abfahrt des Dampfers „Afrika" nach Durban.) Dieser Dampfer von 2565 Tonnen Gehalt ist am 28. Juni mit 16 Passagieren und 436 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 6 der Ostafrika-Linie von Triest nach Durban abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Mombassa 150.184 kg (worunter 63.892 kg Zucker), Beira 45.112 kg, Zanzibar 24.318 kg (worunter 1090 kg Zucker), Delagoabay 173.456 kg und nach Durban 43.556 kg.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Juli 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	2994·46	409·84	3254·22	150·08
Roggen	336·09	606·89	638·43	304·55
Gerste	350·47	—	124·79	225·68
Hafer	250·10	804·63	657·23	397·50
Mais	2580·58	503·95	993·33	2091·20
Mehl	1121·69	1240·30	1096·95	1265·04
Wein	6362·66	175·37	215·22	6322·81
Verschiedene	1582·02	706·55	829·53	1459·04
Zusammen	15578·07	4447·53	7809·70	12215·90
Versicherungswert K	523.200	87.500	139.700	471.000

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	25	1	1	25
Versicherungswert K	155.800	7.400	6.900	156.300
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswert K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1, Heft 2 samt Anhang und Heft 3.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten im Verkehre mit Bielefeld Hauptbahnhof und Bielefeld Ost, Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover, die nachstehenden ermäßigten Frachtsätze in Kraft.

Die für den Anhang zum Heft 2 aufgeführten erhöhten Frachtsätze gelten vom 1. Oktober 1905.

Im Haupttarif ist abzuändern, bezw. nachzutragen:

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel I b für 100 kg in Pfennig										
		Eilgut	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen		Spezialtarife				Ausnahmetarif 3 I und II zu	
			I	II	A_1	B	A_2	I	II	III	5000 kg	10.000 kg
	Heft 1 vom 1. Februar 1899.											
38	Bielefeld Hptbhf.	1340	670	670	585	521	435	392	306	195	585	521
38	Bielefeld Ost	—	—	—	583	519	434	391	305	194	583	519
	Schnittafel II b.											
55	Bielefeld Hptbhf.	1380	690	690	608	541	452	407	318	202	608	541
55	Bielefeld Ost	—	—	—	606	539	451	406	317	202	606	539

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel I b — Ausnahmetarif 10 (Flachs und Hanf) — im Verkehre mit			
		Bielitz		den übrigen österreichischen Stationen	
		a	b	a	b
		für 100 kg in Pfennig			
129	Bielefeld Hptbhf.	—	—	435	306
129	Bielefeld Ost	—	—	434	305

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel I b — Ausnahmetarif 11 (Heede u. s. w.) — für 100 kg in Pfennig
131	Bielefeld Hptbhf. . . .	306
131	Bielefeld Ost	305

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel I b						Schnittafel II b		
		Ausnahmetarif 21 (Sämereien)								
		a	b	c	a	b	c	a	b	c
		im Verkehre mit								
		Bielitz			den übrigen galizischen Stationen					
		für 100 kg in Pfennig								
151	Bielefeld Hptbhf.	690	452	407	670	435	392	—	—	—
151	Bielefeld Ost	—	451	406	—	434	391	—	—	—

Seite	Zwischen und	Eigentumsbahn	Schnittafel B			
			Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
206	Bielefeld Hptbhf.	Hannover	858	892	854	—
206	Bielefeld Ost	Hannover	855	889	851	—

Heft 2 vom 1. März 1904 (Holzausnahmetarif).
Schnittafel I b.

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif A				
		im Verkehre von				
		Andrychau, Biala, Bielitz, Chybi, Czechowitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Jeleśnia, Kenty, Kozy, Lobnitz, Lodygowice, Milówka, Pogorsch, Raycza, Saybusch-Zywiec, Skotschau, Sól, Węgierska Górka	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Szczakowa, Trebinia und Zabierzow	Zwardoń	Golleschau, Pruchna und Ustron	den übrigen österr. Stationen
		für 100 kg in Pfennig				
39	Bielefeld Ost	274	265	268	268	271

Heft 2.
Schnittafel II b.

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif B				
		im Verkehre von				
		Andrychau, Biala, Bielitz, Chybi, Czechowitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Jeleśnia, Kenty, Kozy, Lobnitz, Lodygowice, Milówka, Pogorsch, Raycza, Saybusch-Zywiec, Skotschau, Sól, Węgierska Górka	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Szczakowa und Zabierzow	Zwardoń	Golleschau, Pruchna und Ustron	den übrigen österr. Stationen
		für 100 kg in Pfennig				
68	Bielefeld Ost	274	265	268	268	271

Schnittafel III b.

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif C — Abteilung α — im Verkehre von: Andrychau, Biala, Bielitz, Chybi, Czechowitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Golleschau, Jeleśnia, Kenty, Kozy, Lachowice, Lobnitz, Lodygowice, Milówka, Pogorsch, Raycza, Saybusch-Zywiec, Skotschau, Sól, Ustron, Węgierska-Górka	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Szczakowa, Trebinia, Zabierzow	Pruchna, Zwardoń	den übrigen österr. Stationen	Abteilung β: Friedrichshütte, Jeleśnia, Milówka, Raycza, Sól, Węgierska-Górka	Zwardoń	den übrigen österr. Stationen
		für 100 kg in Pfennig						
104	Bielefeld Hptbhf.	160	155	159	158	177	*)	158
104	Bielefeld Ost .	159	155	158	158	176	*)	158

Schnittafel IV b.

Ausnahmetarif D.

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Andrychau, Biala, …	Krakau, …	Pruchna, Zwardoń	den übrigen österr. Stationen	Friedrichshütte, …	Zwardoń	den übrigen österr. Stationen
129	Bielefeld Hptbhf.	160	155	159	158	177	*)	158
129	Bielefeld Ost	159	155	158	158	176	*)	158

Schnittafel V b.

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif E — im Verkehre von: Andrychau, Biala, Bielitz, Chybi, Czechowitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Golleschau, Jeleśnia, Kenty, Kozy, Lobnitz, Lodygowice, Milówka, Pogorsch, Raycza, Saybusch-Zywiec, Skotschau, Sól, Ustron und Węgierska-Górka	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow	Lachowice	Pruchna und Zwardoń	den übrigen österr. Stationen
		für 100 kg in Pfennig				
150	Bielefeld Hptbhf.	160	155	160	159	158
150	Bielefeld Ost . . .	159	155	159	158	158

Heft 2.

Seite	Zwischen und	Eigentumsbahn	Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
184	Bielefeld Hptbhf. . . .	Hannover	858	892	854	—
184	Bielefeld Ost	Hannover	855	889	851	—

Anhang zu Heft 2 vom 1. Juli 1905. *)

Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Bednarów	Bogdanówka-Kamionka	Bolechów	Borki wielkie	Borysław	Brody	Buczacz	Chodorów	Czernowitz
		für 100 kg in Pfennig								
14	Bielefeld Hptbhf. . . .	355	363	348	359	348	350	367	348	367
14	Bielefeld Ost	355	363	348	359	348	350	367	348	367

*) Die erhöhten Frachtsätze gelten vom 1. Oktober 1905.

Anhang zu Heft 2.

Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen										
		Czortków	Dolina	Drohobycz	Hadikfalva	Hatna	Hliboka	Itzkany	Kałusz	Kolomea	Komańcza	Kopyczyńce
		für 100 kg in Pfennig										
17	Bielefeld Hptbhf.	367	348	348	367	367	367	377	352	366	348	367
17	Bielefeld Ost	367	348	348	367	367	367	377	352	366	348	367

Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen												
		Krasne	Krechowice	Krościenko	Ławoczne	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Lisko-Lukawica	Lubieńce	Lupków	Maxymówka	Mikuliczyn	Monasterzyska	Morszyn
		für 100 kg in Pfennig												
20	Bielefeld Hptbhf. . . .	348	350	348	352	348	348	348	348	348	362	367	366	348
20	Bielefeld Ost	348	350*	348	352	348	348	—	348	348	362	367	366	348

Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen										
		Nadwórna	Nepolokoutz	Neu-Łupków	Ottynia	Ożydów	Podwoloczyska	Posada-Chyrowska	Przemyśl	Rawa ruska	Sambor	Skole
		für 100 kg in Pfennig										
23	Bielefeld Hptbhf.	363	367	348	361	348	365	348	—	348	348	348
23	Bielefeld Ost	363	367	348	361	348	365	348	—	348	348	348

Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen										
		Stanislau	Starzawa	Stryj	Synowódzko wyzne	Tarnopol	Tarnawica leśna	Tartarów	Tłumacz-Pałahicze	Ustrzyki	Volksgarten	Worochta
		für 100 kg in Pfennig										
26	Bielefeld Hptbhf.	357	348	348	348	357	362	367	360	348	367	367
26	Bielefeld Ost	357	348	348	348	357	362	367	360	348	367	367

Anhang zu Heft 2.

Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen						
		Woronienka	Wygoda	Zabłotce	Zadwórze	Zagórz	Zborów	Złoczów
		für 100 kg in Pfennig						
29	Bielefeld Hptbhf. . .	367	357	348	348	347	350	348
29	Bielefeld Ost	367	357	348	348	—	350	348

Heft 3 vom 1. August 1899.

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif A (Getreide u. s. w.)				
		Schnittafel				
		I b			II b	III b
		für den Verkehr mit				
		Bielitz, Czechowitz	Milówka	den übrigen österr. Stationen		
		für 100 kg in Pfennig				
27	Bielefeld Hptbhf.	—	—	392	245	—
27	Bielefeld Ost	—	—	391	244	—

Seite	Zwischen und	Eigentumsbahn	Schnittafel B			
			Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
84	Bielefeld Hptbhf.	Hannover	858	892	854	—
84	Bielefeld Ost	Hannover	855	889	851	—

Wien, am 12. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.400/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905. [1168]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Maßnahmen anläßlich der Herbstmanöver in Tirol.

Infolge starker Inanspruchnahme der Linien Kufstein—Ala und Bozen-Gries—Meran durch Truppentransporte anläßlich der Herbstmanöver werden folgende Anordnungen getroffen:

a) In der Zeit vom 30. August bis einschließlich 2. September 1905 werden in den Stationen Bozen Gries und Sigmundskron Zivil-Frachtgüter gemäß § 55, Abs. 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. Art. 5, Abs. 2, des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr bloß in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung übernommen.

b) In der Station Sigmundskron wird am 31. August und 1. September 1905 die Annahme und Auslieferung, in den Stationen Meran und Lana-Burgstall die Annahme von Zivil-Frachtgütern ganz eingestellt.

c) Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. August 1905, Z. 36.798/16 a, für die Zeit vom 30. August bis einschließlich 2. September 1905 eine temporäre Zuschlagsfrist von drei Tagen zu der reglementari-

schen Lieferfrist für Zivil-Frachtgüter festgesetzt. Diese Zuschlagsfrist findet auf jene, auf der Linie Bozen-Gries—Meran zur Aufgabe gebrachten oder nach derselben bestimmten Frachtentransporte Anwendung, deren Ausführung auf dieser Linie oder auf fremden Bahnen während der Gültigkeitsdauer der Zuschlagsfrist aus Anlaß der Einschränkung, bezw. Sistierung des Güterzugsverkehres behindert wird.

d) Auf lebende Tiere, Eilgüter und leicht verderbliche Güter finden diese Maßnahmen keine Anwendung.

Wien, im August 1905. B.M.B. Z. 2611/05.

V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905. [1169]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 gelangt der Nachtrag V zum Tarifheft 3 des obgenannten Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. Ergänzungen, bezw. Änderungen der Frachtsätze für den Klassengutverkehr und für die Ausnahmetarife, die Einbeziehung der Stationen Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt), Dresden König Albert-Hafen, Riesa-Elbkai und Riesa Hafen und die neuen Ausnahmetarife für die Beförderung von Roheisen und von Kalzium-Karbid.

Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. September 1905 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages können zu dem auf dem Titelblatte angegebenen Preise von den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.390/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905. [1170

Lokalbahn Melnik-Mšeno.

Aufhebung des bisher gültigen Gebührentarifes.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Sudoměř—Skalsko—Altpaka wird der bisher gültige Gebührentarif, Teil II, für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Lokalbahn Melnik-Mšeno samt den Nachträgen I bis III außer Kraft gesetzt.

Mit dem gleichen Tage werden auch die in der „Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen, gültig vom 1. Jänner 1905, unter Post-Nr. 86 bis 89 enthaltenen ermäßigten Frachtsätze aufgehoben.

Wien, am 14. August 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905. [1171]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Fahrpreisermäßigung für Wallfahrer.

In der Zeit vom 2. bis einschließlich 10. September 1905 gelangen in Komotau und Komotau-Oberdorf ermäßigte Wallfahrer-Rückfahrkarten III. Klasse nach Mariaschein zum Preise von K 2·80 einschließlich Fahrkartensteuer zur Ausgabe.

Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, falls für letztere Plätze beansprucht werden, werden zum halben Preise befördert.

Diese Fahrkarten gelten drei Tage, gelangen ohne irgendwelche Legitimationen zur Ausgabe und berechtigen zur Benützung der fahrplanmäßigen Personenzüge und eingeleiteten Sonderpersonenzüge zur einmaligen Hin- und Rückreise.

Eine Fahrtunterbrechung, sowie der Antritt der Rückreise in einer Zwischenstation ist mit diesen ermäßigten Fahrkarten nicht gestattet.

Teplitz, am 14. August 1905.

V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905. [1172]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1874.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Zellulose) auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, daß sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Hallein nach	Franken für 1000 kg
Delle transit	a) 17·95
	b) 19·20
Le Locle transit	a) 20·05
	b) 20·10
	c) 20·15
Les Verrières transit	a) 20·20
	b) 20·45
	c) 20·65
	d) 21·00
Genf (Genève) transit	a) 24·05
	b) 24·45
	c) 24·60
	d) 25·60

Es gelten die Frachtsätze:

1. nach Delle transit
   unter a) für Sendungen nach Fretéval und Vendôme,
   „ b) für Sendungen nach Montbéliard und weiter gelegene Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der über dieselbe hinausliegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter a) genannten Stationen;
2. nach Le Locle transit
   unter a) für Sendungen nach Marnay und Torpes-Boussières,
   „ b) für Sendungen nach Devecey,
   „ c) „ „ „ Besançon;
3. nach Les Verrières transit
   unter a) für Sendungen nach Angoulême, Aubigné, La Couronne, Ligugé, Le Lude, Magnac-Touvre, Quimper und Ruelle,
   „ b) für Sendungen nach Langeais und Riberac,
   „ c) „ „ „ Montbard,
   „ d) „ „ „ Gerzat;

4. nach Genf (Genève) transit
unter a) für Sendungen nach Montpellier und weiter,
„ b) für Sendungen nach Annonay,
„ c) für Sendungen nach L'Isle-sur-Sorgue,
„ d) für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter, mit Ausnahme von Montpellier und weiter, Annonay und L'Isle-sur-Sorgue.

Durch diese Kundmachung werden die in Nr. 79 dieses Blattes vom 11. Juli 1905 unter fortl. Nr. [955] verlautbarten Frachtsätze aufgehoben.

Wien, am 12. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.442/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905. [1173]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. Oktober 1901.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von „Obst, frischem, unverpackt (alla rinfusa)" bei Frachtzahlung für mindestens
a) 5.000 kg
b) 10.000 kg
für jeden Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vorbezeichneten Tarifes folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Czernowitz a)	b)
	Centimes für 100 kg	
Bregenz transit	884	592
Buchs (Rheintal) transit	875	586
Lindau transit	884	592
St. Margrethen transit	888	596
Basel St. Johann / Basel S.B.B. und Bad. Bahn	1052	734
Konstanz S.B.B. und Bad. Bahn	936	634
Romanshorn	919	622
Zürich Hauptbahnhof	977	672

Die Frachtsätze gelten nur für den Export aus Österreich nach Maßgabe der unter Punkt III im obenbezeichneten Verbandstarife enthaltenen besonderen Bestimmungen.

Wien, am 14. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.775/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905. [1174]

Bayerisch-Österreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der Tauernbahn werden im Verkehre zwischen Bad Gastein und München H.B. über Schwarzach—Salzburg und über Schwarzach—Kufstein direkte, für alle Züge gültige Fahrpreise und Gepäckstaxen, ferner zwischen Bad Gastein und München Ostbhf. über Salzburg und über Kufstein, endlich zwischen Bad Gastein und Bad Reichenhall über Salzburg direkte Gepäckstaxen eingeführt.

Näheres ist aus den bei den Personenschaltern ausgehängten Fahrpreistabellen zu entnehmen.

Vom gleichen Tage an werden die dermalen im Verkehre mit Bad Gastein über Lend-Gastein bestehenden Fahrpreise und Gepäckstaxen infolge Einstellung der Wagenfahrten zwischen Lend-Gastein und Bad Gastein aufgehoben.

Wien, am 14. August 1905. T.-A.-B.-Z. 14.723/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905. [1175]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München zur Ausfuhr nach Österreich vom 10. Oktober 1897. (Einführung neuer Frachtsätze.) In Ergänzung des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes gelangten mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Kufstein	Nach Salzburg
	transit	
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Otting	0·38	0·19
Waging	0·38	0·20
Weßling	0·39	0·54

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1905. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erließ nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Nach Ziffer 8 des Verzeichnisses der Artikel des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter (Güterklassifikation, Abschn. a, S. 29) können nur frisches Stein- und Kernobst bei Aufgabe als Eilstückgut oder bei Aufgabe als Eilgut in Wagenladungen zu Frachtstückgutsätzen, bezw. zu Frachtgutsätzen abgefertigt werden (§ 3, Abs. 3, der Allgemeinen Tarifvorschriften, S. 5).

Schalenobst (d. s. insbesondere Nüsse aller Art, auch in grünem Zustande) ist im Verzeichnisse der Artikel des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter nicht aufgeführt und genießt daher bei Aufgabe als Eilstückgut oder Eilgut in Wagenladungen keine Frachtermäßigung.

Wird von Versendern der Inhalt einer Sendung im Frachtbriefe nur als „Obst" ohne Beifügung unterscheidender Zusätze bezeichnet, so kann eine solche Sendung nicht zu den Sätzen des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter abgefertigt werden; die Fracht ist vielmehr wie für normales Eilstückgut u. s. w. zu berechnen.

Jedoch sind in diesem Falle die Versender womöglich nach § 27, Z. 18/19, A. A.-V. unter Hinweis auf § 51, Zusatzbestimmung IV, E.-V.-O. darauf hinzuweisen, daß nur bei Versendung von frischem Stein- und Kernobst und bei einer auf frisches Stein- oder Kernobst lautenden Inhaltsangabe, welcher auch die ausdrückliche Bezeichnung der jeweils zum Versande gebrachten speziellen Obstsorte gleichzuhalten ist, der Spezialtarif für bestimmte Eilgüter zur Anwendung kommen kann.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1502	V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Butter als Eilgut	Szakálháza	Wolfersdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	1122 Heller		Im Kartierungswege		
1503	V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Möbel aus gebogenem Holze der Pos. M—27 c der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Ung.-Brod	Budapest-Angyalföld, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-fővámház, Budapest-főv. közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-kitérő, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u.	a) Aufgabe in Gewichtsmengen unter 5000 kg b) Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg und c) 10.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der Sendungen in Gewichtsmengen von 5000 kg und 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen obliegt den Parteien. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2	601 Heller	a) 597 Heller b) 354 „ c) 352 „	a) 4 Heller b) 247 „ c) 249 „	Im Kartierungswege		
			Möbel aus gebogenem Holze der Pos. M—27 b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905						462 Heller	a) 458 Heller b) 335 „ c) 335 „	a) 4 Heller b) 127 „ c) 127 „			
			Möbelbestandteile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet, der Pos. M—28 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Miskolcz gömöri p. u.	Ung.-Brod	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen der Sendungen obliegt den Parteien.			422 Heller	384 Heller	38 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1504	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	**Rohzucker als Frachtgut**	**Stationen der:** **B.K.B.** Unter-Gutwasser-Baschnitz Jičin Sadova-Dohalic	a) Aussig (Ö.N.W.B.)	b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen **1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **2. Aufrechthaltung der für diesen Artikel gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen**	vom 1. September 1905 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis **Ende August 1906**	**Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 2, oder Anhang des Österr. Eisenbahnverbandes**	**Verschieden**	**Heller** ad a) | b) 142 146 161	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende Dezember 1906**	**Im Verkehre von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn obliegt das Aufladen dem Absender**
				Unterbautzen	a) Aussig (Ö.N.W.B. oder St.E.G.)					101				
				K.F.N.B. Angern Chybi Dürnkrut Freiheitsau Göding Kostel Saitz Stauding Troppau	a) Aussig (Ö.N.W.B. oder St.E.G.)					190 183 190 175 204 190 190 191 189				
				Bisenz-Pisek	a) Aussig (Ö.N.W.B.)					209				
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	a) Aussig (St.E.G.)					190				
				K.k.St.B. Mähr. Neustadt Troppau Wawrowitz Zuckerfabrik	a) Aussig (Ö.N.W.B. oder St.E.G.)					163 189 189				
				Ö.N.W.B. Pardubitz Wysočan Wien (Ö.N.W.B.)	a) Aussig (Ö.N.W.B.)					147 | — 89 | — 190				
				St.E.G. Austerlitz Auwal Bisenz Stadt Böhm. Brod Butschowitz Cerekwitz-B. Hruschau Choltitz Daschitz Grußbach-Schönau Hohenmauth Kanitz-Eibenschitz Kralup Kromau Littau Lužec Mißlitz Morawan Opočno Pardubitz Přelauč Schlapanitz Segen Gottes Swoleňowes Tischnowitz Ung. Brod Ung. Hradisch (Zuckerfabrik) Ung. Ostra Welwarn	a) Aussig (St.E.G.)					194 — | 105 209 — | 113 200 176 163 158 190 168 190 60 190 176 60 190 162 112 147 146 184 195 — | 60 200 226 209 | — 209 74 | 74				

V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1505	V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zuckerrüben, frische, Zuckerrübenabfälle, Zuckerrübenschnitze, Zuckerrübenschnitzabfälle, Preßrückstände von Rüben und Diffusionsrückstände	Řečkowitz St.E.G. oder umgekehrt	Mödritz K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	18 Heller		Im Kartierungswege		
1506	V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holzkohle, auch gemahlene oder körnige	a) Feled b) Vadna	Heiligenstadt Stadlau und Floridsdorf Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österr.-ungar. Eisenbahn-Verband. Kartierungs-Frachtsätze vom 1. Jänner 1904	Heiligenstadt: ad a) 145 Heller, ad b) 157 „ Stadlau und Floridsdorf: ad a) 136 Heller, ad b) 148 „ Wien: ad a) 136 Heller, ad b) 148 „	Heiligenstadt: ad a) 122 Heller, ad b) 128 „ Stadlau und Floridsdorf: ad a) 113 Heller, ad b) 119 „ Wien: ad a) 114 Heller, ad b) 120 „	Heiligenstadt: ad a) 23 Heller, ad b) 29 „ Stadlau und Floridsdorf: ad a) 23 Heller, ad b) 29 „ Wien: ad a) 22 Heller, ad b) 28 „	Im Kartierungswege		
1507	V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** Z. 9517-C I/05		Eisenschlacken	Payerbach-Reichenau	Wien (Matzleinsdorf) transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen nach Mähr.-Ostrau, Stefanau, Zöptau oder Österr.-, bezw. Preußisch-Schlesien bestimmt sein, und wird bei denselben ein das Ladegewicht des verwendeten Wagens überschreitendes frachtfreies Gutgewicht bis zu 2·5 Prozent gestattet. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 21. August 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	47 Heller	26 Heller	21 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1508	V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zuckerrüben	Fulnek	Standing	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	25	20	5	Im Kartierungswege		
				Seitendorf L.B.	Standing				23	18	5			
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Standing	Fulnek				23	18	5			
				Standing	Seitendorf L.B.				21	16	5			
1509	V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 36.072/05	Bukowinaer Lokalbahn	Kalk, gebrannt	Alt-Kimpolung	Hatna	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 20. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	42	33	9	Im Kartierungswege		Die im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 47 ex 1905 unter Post Nr. 991 verlautbarten Frachtbegünstigungen erscheinen hier einbezogen und sind somit gegenstandslos
				Frassin a. M.	Hatna				33	25	8			
				Kimpolung	Hatna				43	34	9			
				Pozoritta	Hatna				46	36	10			
				Sadowa	Hatna				45	35	10			
				Valeputna	Hatna				51	41	10			
			Kalkstein	Porozitta	Lużan				70	44	26			
				Porozitta	Putna				81	37	44			
				Porozitta	Żuczka				68	43	25			
1510	V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 37.318/05	Kaadener Lokalbahnen	Zuckerrüben, frische	Seelau	Kaaden-Brunnersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. September 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	11	7	4	Im Kartierungswege		
			Rübenschnitze	Kaaden-Brunnersdorf	Seelau				10	6	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1511 V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 38.299/05		Bausteine	Villach St.B.	dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Aßling	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Bausteine müssen für den Bau des Karawankentunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Bausteine hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	vom 6. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	16	Verschieden	Im Kartierungswege		
1512 V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 35 887/05		Ziegel des Ausnahmetarifes II	Kreuzendorf	Jägerndorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhalten der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 20. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1, Abschnitt A. Erster Anhang Post 171	12	10	2	Im Kartierungswege		
1513 V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 37.010/05	Lokalbahn Plan-Tachau	Ziegel des Ausnahmetarifes II	Plan	Tachau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	22	15	7	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1514 V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 83.226/05		Baumaterialien und Einrichtungs-, bezw. Ausrüstungs-Gegenstände	allen Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Liebstadtl S.N.D.V.B.	vgl. Seite 123 des Nachtrages VI zum Lokaltarife der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1904, Post 97 des Anhanges	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898		Die im Nachtrag VI, Post 97 des Anhanges, Seite 123 gewährte Frachtbegünstigung				Die fraglichen Transporte müssen zum Neubau eines Fabriks-Etablissements der Firma Josef Sykora in Liebstadtl bestimmt sein

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
67 V.-B. Nr. 95 v. 17./VIII. 1905	Nr. 73 vom 27. Juni 1905	1293	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Hopfen	Petroväcz-Glozsán	Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Der Stationsname Petroväcz-Glozsán wird auf Petröcz-Dunagalos abgeändert	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 96. **Wien, 19. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Inhalt:

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichts- als Kassationshofes.

1. Die beim Betriebe der k. k. Staatsbahnen vom Staate entwickelte Tätigkeit ist ein Geschäft der Regierung, der Staat erfüllt dadurch eine öffentlich-rechtliche Aufgabe.

2. Der in den §§ 68, 81 und 153 St.-G. gewährte Schutz kommt Bediensteten der k. k. Staatsbahnen auch dann zustatten, wenn sie nicht zu Verkehrsbeamten im engeren Sinne gehören.

(Entscheidung vom 3. April 1905, Z. 19.352.)

Marie P., Ehegattin eines Eisenbahnkondukteurs, betrat die Kanzlei des Bahninspektors Felix P., Personalreferenten der k. k. Staatsbahn-Direktion in . . . . ., um ein kurz vorher überreichtes Gesuch ihres Gatten, der die Verwendung bei der Fahrt von Personenzügen anstrebte, durch persönliche Bitte zu unterstützen. Da das Gesuch abgewiesen wurde, erschien sie am 1. Oktober 1904 abermals, erneuerte ihre Bitte und brach, als diese für unstatthaft erklärt wurde, wider den genannten Beamten drohend die Faust erhebend, in die Worte aus: „Tun Sie, was ich verlange, Sie werden es sonst bereuen!“ Als hierauf Felix P. die Marie P. aus dem Zimmer führen ließ, drohte diese vom Vorhause aus: „Du wirst an mich denken!“ Folgenden Tages lauerte sie dem Inspektor auf und schüttete ihm, als er sich zur Amtskanzlei begab, aus einem mitgebrachten Topfe eine aus Urin und Kot bestehende Masse in die Augen. Felix P. erlitt dadurch eine Augenentzündung, welche von den Experten als leichte Körperverletzung erklärt wurde.

Nach §§ 81 und 153 St.-G. straffällig erkannt (Urteil des Kreisgerichtes in . . . . . vom 16. November 1904), ergriff Marie P. das Rechtsmittel der Nichtigkeitsbeschwerde, welche der Kassationshof verwarf.

Gründe:

Unter Anrufung des Nichtigkeitsgrundes der Z. 9, lit. a, bezw. 10 des § 281 St.-P.-O. versucht es die Beschwerde darzutun, daß der bedrohte und angegriffene Inspektor der Staatsbahn jenen Amtspersonen, welche den Schutz der §§ 81 und 153 St.-G. genießen, nicht beizuzählen war, weil er kein Verkehrsbeamter im engeren Sinne, sondern lediglich Verwaltungsbeamter der Staatsbahn sei.

Die dem Urteile in dieser Richtung zugrunde gelegte Rechtsanschauung erweist sich aber als einwandfrei; denn auch als Beamter im Verwaltungsbereiche der Staatsbahnen erscheint er jenem Schutze unterstellt.

Der Eisenbahnbetrieb in eigener Regie ist allerdings ein wirtschaftliches Unternehmen des Staates, allein der Staat erfüllt dadurch eine öffentlich-rechtliche Aufgabe. Der finanzielle Ertrag des Unternehmens bildet einen Teil der Staatseinnahmen, das Unternehmen dient der Förderung und Erreichung staatlicher Zwecke, welche die materielle Wohlfahrt der Bevölkerung berühren, sowie der Verwirklichung staatlicher Vorsorge für öffentliche Anstalten. Die hierbei vom Staate entwickelte Tätigkeit ist daher unzweifelhaft ein Geschäft der Regierung. Berücksichtigt man, daß der § 101 St.-G. den Begriff des Beamten auf jeden ausdehnt, der vermöge unmittelbaren oder mittelbaren Auftrages Geschäfte der Regierung zu besorgen verpflichtet ist, so ist es einleuchtend, daß auch der Beschädigte im Sinne des § 101 St.-G. als Beamter, somit nach § 68 St.-G. als obrigkeitliche Person überhaupt anzusehen ist und daß die ihm als Referenten in Personalangelegenheiten der Bahnbediensteten zugewiesenen Amtshandlungen den Schutz der §§ 81 und 153 St.-G. genießen.

Mit Unrecht wird auch von der Beschwerde das Vorhandensein des Deliktmerkmales der gefährlichen Drohung bestritten. Der Urteilsrichter stellte in dieser Richtung fest, daß der Bedrohte aus dem Benehmen der Angeklagten, welche die Hand drohend erhoben hatte, und aus ihren Worten die Besorgnis einer körperlichen Verletzung ableiten konnte. Tatsächlich gab auch der Bedrohte an, daß er in dem kritischen Augenblicke das Gefühl hatte, die Angeklagte werde das Tintenfaß er-

greifen und gegen ihn schleudern, und daß er unter diesem Eindrucke dem Amtsdiener klingelte. Daß diese Drohung die Zufügung eines wider die Gesundheit des Bedrohten gerichteten Übels ankündigte und daß ihr sofortiger Vollzug mit Wahrscheinlichkeit zu besorgen war, kann nach Inhalt der Urteilsgründe nicht bestritten werden und da das Merkmal der Gefährlichkeit im § 81 St.-G. nicht an die Voraussetzung geknüpft ist, daß die Drohung in Furcht und Unruhe zu setzen geeignet sei, so war im vorliegenden Falle jene Qualität der Drohung gegeben, welche den Bedingungen des § 81 St.-G. entspricht.

Sofern die Beschwerde wider den nach § 153 St.-G. gefällten Schuldspruch mit der Behauptung ankämpft, die Körperverletzung sei nicht vorsätzlich und nicht wegen einer Amtshandlung, sondern aus dem Grunde erfolgt, weil der Bahninspektor P. tags vorher die Angeklagte durch einen Amtsdiener aus dem Amtszimmer entfernen ließ, erscheint sie nicht gesetzmäßig ausgeführt, da sie den urteilsmäßig festgestellten Umstand übersieht, daß die Angeklagte den Beschädigten deswegen vorsätzlich am Körper beschädigte, weil er über das Gesuch des Ehegatten um Zuweisung zur Dienstleistung beim Personenverkehre abschlägig referierte.

Desgleichen entziehen sich auch die auf Z. 9 b, richtiger 9 a des § 281 St.-P.-O. gestützten Ausführungen der Beschwerde gemäß § 288, Z. 3, St.-P.-O. der Bedachtnahme, zumal ihnen die mit den Urteilsgründen im Widerspruche stehende Behauptung zugrunde gelegt wird, daß die Angeklagte die Anklagetat im Zustande vorübergehender Sinnesverwirrung verübt hat.

Es war demnach die Nichtigkeitsbeschwerde zurückzuweisen. [Nr. 3070 der Beilage zum J.-M.-V.-Bl., 1905, M. XII.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau

Normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Bludenz nach Schruns. (Pläne für das Bahnerhaltungsmagazin, für die Kehrichtgrube und für den Hausbrunnen in der Station Schruns.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Juli die von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck vorgelegten Pläne für das Bahnerhaltungsmagazin, für die Kehrichtgrube und für den Hausbrunnen in der Station Schruns der im Baue befindlichen normalspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Bludenz nach Schruns (Montafonbahn) prinzipiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Amtshandlung im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 30.034.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Zwickau nach Gabel. (Projekt für die Erweiterung des Gütermagazines, sowie für die Verlängerung der bestehenden und für die Errichtung einer neuen Verladerampe in der Station Deutsch-Gabel.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. Juli das vom Verwaltungsrate der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz vorgelegte Projekt für die Erweiterung des Gütermagazines, sowie für die Verlängerung der bestehenden und für die Errichtung einer neuen Verladerampe in der Station Deutsch-Gabel aus Anlaß der Einmündung der normalspurigen Lokalbahn Zwickau-Gabel prinzipiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 30.074.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Mank über St. Leonhard a. F. nach Ruprechtshofen. (Genehmigung des Detailplanes für die Errichtung einer Brückenwage in der Station Ruprechtshofen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Juli den vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Detailplan für die Errichtung einer Brückenwage von 20 t Tragfähigkeit und 6 m langer Wagbrücke (System Schember) in der Station Ruprechtshofen der schmalspurigen Lokalbahn Mank-St. Leonhard am Forst-Ruprechtshofen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 34.277.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl. (Projekt für die Durchfahrt in km 3·0.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Juli das von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck vorgelegte Projekt für eine in km 3·0 der im Baue befindlichen normalspurigen Lokalbahn Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl an Stelle eines 0·6 m weiten Durchlasses einzuschaltende Durchfahrt von 3·0 m Lichtweite und 3·0 m Lichthöhe mit Betoneisentragwerk, welche zugleich als Ersatz für die in km 2·9/3·0 herzustellende 2·0 m breite Rampe zu dienen hat, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 33.688.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Teplitz (Settenz) nach Reichenberg. (Projekt für die Errichtung von freistehenden Passagieraborten in den Stationen Auscha A.T.E. und Neugarten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. Juli das von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz vorgelegte Projekt für die Errichtung von freistehenden Passagieraborten in den Stationen Auscha A.T.E. und Neugarten der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg prinzipiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsergebnisse den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 30.027.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Braunau nach Bürmoos (Weilhartbahn). (Generelles Projekt für eine Variante in der Teilstrecke von Tarsdorf bis Bürmoos, km 28·1 bis km 42·5: Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. Juli die k. k. Statthalterei in Linz und die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, im gegenseitigen Einvernehmen über das von Max Fink, Landtagsabgeordneter und Bürgermeister der Stadt Braunau am Inn, namens des Aktionskomitees für die Erbauung der Weilhartbahn vorgelegte generelle Projekt für eine Variante bezüglich der Teilstrecke von Tarsdorf nach Bürmoos (km 28·1 bis km 42·5) der projektierten normalspurigen Lokalbahn von Braunau am Inn nach Bürmoos (Weilhartbahn) im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 28.972.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Korneuburg nach Ernstbrunn. (Abgeändertes Projekt für die Errichtung eines einstöckigen Wohngebäudes nächst der Station Ernstbrunn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. Juli das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte abgeänderte Projekt für die Errichtung eines einstöckigen Wohngebäudes nächst der Station Ernstbrunn der normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn prinzipiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines günstigen Prüfungsergebnisses den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 34.280.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Berichtigung der Schreibweise einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen. Die Schreibweise der in der Nr. 86 dieses Blattes auf Seite 1947 bei der neueröffneten Haltestelle Packdorf angeführten Station lautet richtig: „Rietzdorf an der Pack“.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlieferung von Fahrbetriebsmitteln.) Für die k. k. österr. Staatsbahnen wurden nachstehende Fahrbetriebsmittel eingeliefert, und zwar:

1. 28 Personenwagen (26 Stück der Wagengruppe I b und 2 Stück der Wagengruppe I c), welche sämtlich mit Spindelbremsen versehen und für Dampfheizung eingerichtet sind. Die Anzahl der Achsen beträgt bei allen Wagen je 2. Sämtliche Wagen sind mit Luftsaugebremsen und 26 mit Notbremsen ausgerüstet.
2. 36 Dienstwagen (33 Stück der Wagengruppe I b und 3 Stück der Wagengruppe I c), von welchen 22 mit Spindelbremsen versehen sind. Sämtliche Wagen sind für Dampfheizung eingerichtet und 18 Wagen mit Öfen versehen. Die Anzahl der Achsen beträgt bei 4 Wagen je 4, bei den übrigen Wagen je 2. Sämtliche Wagen sind mit Luftsaugebremsen und 18 mit Notbremsen ausgerüstet.
3. 221 Güterwagen der Wagengruppe I b, welche sämtlich je 2 Achsen besitzen.

Schließlich wurden von den Parteien in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen 13 Stück zweiachsige, durchwegs mit Bremsen versehene Güterwagen der Wagengruppe I b eingestellt.

Ausland.

Preußen. (Anwendung der Gewerbeordnung auf Bahnhofswirtschaften.) Nachdem in letzter Zeit mehrfach Zweifel hinsichtlich der Anwendung der Gewerbeordnung auf Bahnhofswirtschaften hervorgetreten sind, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten im Einverständnis mit dem Minister des Innern nachstehendes angeordnet:

Bahnhofswirtschaften, welche innerhalb der Bahnsteigsperre liegen, oder bei denen ein Verkehr des nichtreisenden Publikums durch andere besondere Einrichtungen ausgeschlossen ist, sind als Teile der Eisenbahnunternehmung anzusehen, unterliegen daher der Gewerbeordnung nicht (§ 6 R.-G.-O.) und bedürfen insbesondere keiner Konzession nach § 33 R.-G.-O. Alle übrigen Bahnhofswirtschaften sind, soweit sie dem Verkehre des nichtreisenden Publikums dienen, wie andere Schankwirtschaften zu behandeln und bedürfen namentlich auch der Konzession. Vor der Vergebung nichtkonzessionspflichtiger Bahnhofswirtschaften ist über die Persönlichkeit der Bewerber die Ortspolizeibehörde zu hören. Personen, gegen welche Tatsachen vorliegen, die gemäß § 33, Abs. 2, R.-G.-O. die Versagung der Erlaubnis zum Betriebe einer Gastwirtschaft u. s. w. erfordern, sind nicht zu berücksichtigen. Bei Vergebung konzessionspflichtiger Wirtschaften ist dem Pächter die Einholung der Konzession auch vertraglich aufzuerlegen. Die Vorsitzenden der Konzessionsbehörden sind dahin verständigt, daß die kgl. Eisenbahn-Direktionen zu allen derartigen Konzessionsanträgen zu hören und ihre Äußerungen über die Lokal- und Bedürfnisfrage in erster Linie zu berücksichtigen sind.

— (Anderweite Abgrenzung des Bahngebietes.) Die Teilstrecke Treuenbrietzen—Beelitz der Linie Treuenbrietzen—Nauen ist aus dem Bezirke der Eisenbahn-Direktion in Berlin ausgeschieden und dem Bezirke der Eisenbahn-Direktion in Halle a. d. Saale zugeteilt worden.

Verschiedene Mitteilungen.

Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Innsbruck pro 1905.) Laut Bericht des k. k. Oberlandesgerichtes Innsbruck wurde die Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen um 6 Sachverständige ergänzt, daher die Gesamtzahl der Sachverständigen pro 1905 113 beträgt. [E.-M.-Z. 26.703.]

Union Elektrizitätsgesellschaft. (Generalversammlung.) Am 4. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Direktionsrates Hugo v. Noot und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. Franz Schonka die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Union Elektrizitätsgesellschaft statt. An derselben nahmen 5 Aktionäre teil, welche 9700 Aktien mit 9700 Stimmen vertraten. Nach dem von der Generalversammlung genehmigten Geschäftsberichte und Rechnungsabschlusse wurde im Jahre 1904 ein Reingewinn von K 72.162·63 erzielt, welcher bis auf den für die Dotierung des allgemeinen Reservefonds bestimmten Betrag von K 3608·13 auf neue Rechnung vorgetragen wurde. In der konstituierenden Sitzung des Direktionsrates wurden der bisherige Präsident Hugo v. Noot und der bisherige Vizepräsident Felix Deutsch als solche wiedergewählt. Weiters wurde auch noch der kommerzielle Konsulent der Bodenkreditanstalt Julius Deutsch in den Direktionsrat kooptiert. [E.-M.-Z. 33.835.]

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. (Generalversammlung.) Am 18. Juli fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Otto Přibram und in Anwesenheit des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Rudolf Keller die diesjährige (18.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Potscherad-Wurzmes statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre teil, welche 1700 Aktien mit 170 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 82.114·01 (gegen Kronen 73.860·64 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 56.761·60 (K 52.900·76), der Jahresertrag K 22.177·84 (K 15.620·22) und der Gewinn K 33.284·20 (K 30.576·58). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie aus dem Gewinne K 1108·89 (K 1208·94) in den Reservefonds zu hinterlegen, K 200 (K 200) den Rechnungsrevisoren als Remuneration zuzuweisen, K 3600 (K 3600) zu Aktientilgungszwecken und K 26.268 (K 17.548) zur Ausschüttung einer $1^1/_2$ prozentigen (1 prozentigen) Aktiendividende zu verwenden, sowie den Rest per K 2107·31 (K 8019·64) auf neue Rechnung vorzutragen. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Josef Chaner und Dr. Otto Přibram wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 37.194.]

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 21. Juni 1905 fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Dr. August Freiherrn v. Alber-Glanstätten und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Tullius Krauß die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 705 Aktien mit 141 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 191.401·64 (gegen K 180.420·71 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 5495·99 (K 5103·88), die Betriebsausgaben K 83.968·62 (K 92.519·72), die sonstigen Auslagen K 36.884·15 (K 26.405·58) und der Betriebsüberschuß K 76.044·86 (K 66.599·29). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 182·17 (K 695·75) und abzüglich der Kosten für die gesellschaftliche Verwaltung per K 6953·41 (K 4959·13), sowie der vorschußweise zu Lasten des Betriebes verrechneten Investitionsauslagen per K 21.089·24 ergab sich ein Jahresertrag von K 48.184·38 (K 62.335·91). Da der Prioritätendienst K 154.764·— (K 154.796·—) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit Kronen 106.579·62 (K 92.460·09) in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde Dr. Alois Pajer Ritter v. Mouriva zum Präsidenten und Dr. August Freiherr v. Alber-Glanstätten zum Präsidenten-Stellvertreter wiedergewählt. [E.-M.-Z. 31.096.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 7. August 1905 den Sektionsrat Dr. Karl Schreiber zum Hofrate bei der Eisenbahn-Baudirektion allergnädigst zu ernennen geruht.

Wrba m. p.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des Bedarfes an nachstehend angeführten Holzmaterialien, und zwar:

Zirka	15.800	Stück	Eichenholzschwellen, Type 1, 2·5 m lang,
„	21.000	„	Lärchenholzschwellen, „ 1, 2·5 „ „
„	58.000	„	„ „ 2, 2·5 „ „
„	2.900	„	„ „ 3, 2·3 „ „
„	4.400	„	Föhren- oder Kieferholzschwellen, Type 3, 2·3 m lang,
„	1.200	„	Schmalspur-Lärchenholzschwellen, Type 4, 1·6 m lang, 14 × 20, 13 h,
„	1.000	„	Schmalspur-Föhrenschwellen, Type 4, 1·6 m lang, 14 × 20, 13 h,
„	369·622	m^3	Extrahölzer aus Lärchenholz,
„	165·401	„	Brückenhölzer aus Lärchenholz,
„	163·05	„	hartes Schnittholz für den Wagenbau,
„	1.401·68	„	weiches Schnittholz für den Wagenbau,
„	3·452	„	hartes Schnittholz für Bahnerhaltungszwecke,
„	1.951·984	„	weiches Schnittholz für Bahnerhaltungszwecke,
„	9·12	„	Bretter und Pfosten aus diversen Laubhölzern für den Wagenbau,
„	32.890	m	geschnittene weiche Latten,
„	13.750	„	Stangen aus weichem Holze,
„	90.000	„	runde Waldlatten,
„	26.000	rm	Schwartenholz (Brennholz),
„	9.500	hl	Holzkohle aus weichem Holze,
„	75.000	Stück	Bundholz,
„	15	hl	Holzkohlenstaub,

ferner des Bedarfes an diversen Holzwaren, wie: unbeschlagene Hebebäume, Beißer, Werkzeugstiele und Hefte, Krampen-, Hacken- und Schaufelstiele, Rechen, Scheibtruhen und Scheibtruhenteile, Rutenbesen etc., wird für die **k. k. Staatsbahn-Direktion Wien pro 1906** im Offertwege vergeben.

Außerdem wird der Bedarf an den gleichnamigen Materialien für die k. k. Staatsbahn-Direktionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg, Stanislau und die k. k. Betriebsleitung Czernowitz für das Kalenderjahr 1906 im Offertwege vergeben.

Die auf diese Lieferungen bezughabenden Offertformulare und Detailausweise über die benötigten **Mengen, Gattungen** und **Dimensionen,** sowie die allgemeinen und speziellen Lieferungsbedingnisse können bei **jeder** der **genannten Dienststellen** eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung erteilt werden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum einer der genannten Dienststellen oder auch nur auf Teile desselben erstrecken.

Die in allen ihren Teilen vollständig ausgefüllten Offerte, zu deren Verfassung die dazu aufgelegten Offertformulare benützt werden müssen, sind (samt den Beilagen pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen) unter Beischluß der unterfertigten Detailausweise längstens bis **10. September 1905, 12 Uhr mittags,** versiegelt bei derjenigen k. k. Staatsbahn-Direktion einzubringen, auf deren Bedarf sich das Offert bezieht. Hierbei sind die Offerte getrennt nach den jeweiligen Gruppen auszufertigen und dementsprechend auch die Kuverte mit den Aufschriften: **„Offert für die Lieferung von Schwellen“, „Offert für die Lieferung von Extra- und Brückenhölzern“, „Offert für die Lieferung von Schnitthölzern für Bahnerhaltungszwecke“,** resp. mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Wagenbau-Schnitthölzern, sowie von Holzkohle, Brennholz und diversen Holzwaren“** zu versehen.

Die Preise sind franko Waggon einer bestimmten Station oder mehrerer, namentlich anzuführender Stationen der im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Linien inklusive aller Spesen zu notieren. Lieferungen mit Parität werden ausgeschlossen.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Die kommissionelle Offerteröffnung findet bei der **k. k. Staatsbahn-Direktion Wien am 11. September 1904, 10 Uhr vormittags,** bei den übrigen Direktionen zu den in den Provinz-Amtsblättern verlautbarten Terminen statt und hat jeder Offerent das Recht, derselben persönlich beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht vollkommen entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Verlautbarung dieser Lieferungs-Ausschreibung erfolgt gleichzeitig auch seitens der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern.

Wien, am 15. August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen in den vom 1. Jänner 1904 gültigen Anhängen zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 4, und Teil II, Heft 2 und 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 werden in den vorbezeichneten Anhängen die nachstehend angeführten Frachtsätze berichtigt, und zwar:

Bezeichnung des Anhanges	Artikel	Von oder nach	Nach oder von	Zu berichtigen von	Zu berichtigen auf
				Frachtsätze in Heller pro 100 kg	
Anhang zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 4, Post-Nr. 77	Frachtgüter der Klasse I	Lodenic	Budapest	781	750
	Frachtgüter der Klasse II			607	593
Anhang zu den Tarifen, Teil II, Heft 2 und 5, Post-Nr. 50	Güter der Klasse I	Freiwaldau-Gräfenberg	Budapest	702	658
	Güter der Klasse II			564	528

Wien, am 11. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1176]

Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze und Aufhebung eines Anhangsfrachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, gelangt für ermäßigte Eilgüter von Meidling S.B. nach Serajevo B.H.St.B. der Frachtsatz von 1279 Heller pro 100 kg im Kartierungswege zur Einführung.

Gleichzeitig wird der für Preßhefe als Eilgut von Meidling S.B. nach Serajevo B.H.St.B. im Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, sub Pos. 7, enthaltene Frachtsatz außer Kraft gesetzt.

Wien, am 11. August 1905. St.E.G. Z. 102.064/05.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1177]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Eliminierung der Stationen Radziwilów, Wołotschisk und Nowosselizy aus dem Tarife, Teil II, Heft 2.

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1905 werden die Stationen Radziwilów, Wołotschisk und Nowosselizy aus dem Tarife, Teil II, Heft 2, für den obbezeichneten Verkehr eliminiert und treten demgemäß auch die in diesem Tarifhefte für die genannten Stationen vorgesehenen Frachtsätze und Bestimmungen außer Gültigkeit.

Wegen Einführung anderer Frachtsätze wird eventuell seinerzeitige Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 12. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.068/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1178]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung von Frachtsätzen für Packpapier.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen direkte Frachtsätze für Packpapier als Frachtgut in Wagenladungen zu 5000 kg und 10.000 kg von Stahlhammer nach Budapest (sämtliche Bahnhöfe) und Köbánya (sämtliche Bahnhöfe) in der Höhe von 296, bezw. 200 Markpfennigen für 100 kg in Kraft.

Budapest, am 15. August 1905. Ks.Od. Z. 35.974/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1179]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1902.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden die Stationen Garam-Berzencze, Kriváný-Gyetva, Léva und Végles-Szalatna der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. VII (Holzkohlen und Holzkohlenbriketts) des obenbezeichneten Tarifes einbezogen:

Von oder nach	Garam-Berzencze	Kriváný-Gyetva	Léva	Végles-Szalatna
	Centimes für 100 kg			
Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Lindau transit	255	263	230	261
St. Margrethen transit	258	266	233	264
Konstanz S.B.B. und Bad. Bahn	285	293	260	291
Romanshorn	273	281	248	279

Wien, am 17. August 1905 T.-A.-B.-Z. 15.175/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1180]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einbeziehung der Station Hof Bahnhof in die Ausnahmetarife Nr. 33, 34 und 62.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für den Verkehr nach der Station Hof Bahnhof der Sächsischen Staatseisenbahnen die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Ausnahmetarif 33
für Petroleumnaphtha (Benzin aus Petroleum destilliert), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl);

Ausnahmetarif 34
a) für Petroleum, raffiniert;
b) für Blauöl, Grünöl, Mineralteer und mineralische Schmieröle;

Ausnahmetarif 62
für Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität (Dickflüssigkeit) von höchstens 2·6 haben.

Die Frachtsätze gelten nur für den Versand aus Österreich bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

Das Aufladen der Sendungen ist Sache der Parteien.

Von	Nach Hof Bahnhof: Ausnahmetarif 33 (Petroleumnaphtha, Petroleumbenzin)	Ausnahmetarif 34 a (Petroleum, raffiniert)	Ausnahmetarif 34 b (Blauöl, Grünöl u. s. w.)	Ausnahmetarif 62 (Mineralöle schwere)
	für 100 kg in Pfennig			
1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.				
Boryslaw	262	239	242	222
Drohobycz	260	237	240	220
Gorlice	226	206	209	189
Grybow	221	201	204	184
Jaslo	228	208	211	191
Jedlicze	232	211	214	194
Krechowice	273	249	252	232
Krosno	232	211	214	194
Marcinkowice	213	194	197	177
Nadworna	290	264	267	247
Olszanica	243	222	235	205
Peczenizyn-Szczepanowski	307	280	283	263
Skawina	205	187	190	170
Stanislau	282	257	260	240
Stróze	221	201	204	184
Ustrzyki	245	223	226	206
Wola-Luzańska	224	205	208	188
Zagórzany	224	205	208	188
2. Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.				
Trzebinia	199	182	185	162

Wien, am 14. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.579/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1181

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Auflassung des Betriebs-Inspektorates in Wien und Abänderung des Wirkungskreises der Betriebs-Inspektorate in Nimburg und Prag.

Vom 1. Oktober 1905 wird das Betriebs-Inspektorat in Wien aufgelassen und übergehen vom genannten Zeitpunkte sämtliche demselben bisher zugewiesenen Strecken in den Wirkungskreis des Betriebs-Inspektorates Nimburg.

Dagegen wird von letzterem die Strecke Chlumetz (einschließlich)—Parschnitz (ausschließlich) samt den Flügelstrecken Wostroměř — Jičin, Pelsdorf — Hohenelbe und Trautenau—Freiheit-Johannisbad ausgeschieden und dem Betriebs-Inspektorate Prag zugeteilt. Der bisherige Umfang des Betriebs-Inspektorates Reichenberg bleibt unverändert.

Wien, im August 1905. Z. 85.036/05.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1182]

Österreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg.

Aufnahme der Station Nemelkau-Welhartitz in den Ausnahmetarif 7 (Papier u. s. w.).

In den vom 1. Juni 1905 gültigen Tarif für den überschriebenen Verkehr ist die Station Nemelkau-Welhartitz der k. k. österr. Staatsbahnen mit den nachbezifferten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 7 (Papier u. s. w.) aufzunehmen:

Von	Bis zum Umschlagsplatze								
	I			II			III		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold								
Nemelkau-Welhartitz	260	192	113	260	258	209	260	192	100

Diese Frachtsätze treten mit sofortiger Wirksamkeit in Kraft.

Wien, am 17. August 1905.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. 1183

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3B, vom 1. Juli 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 55 (Tonerde, schwefelsaure, präparierte) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Heufeld nach	Pfennig für 100 kg
Hohenelbe	200
Okrischko	196

Wien, am 16. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.294/05

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. |1184|

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einbeziehung der Station Radymno in den Ausnahmetarif Nr. 38 (Gemüse etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Radymno in den Ausnahmetarif Nr. 38 Gemüse aller Art einbezogen, und zwar für III Kohl (Kraut) mit Ausnahme von Blumen- und Rosenkohl, Mohrrüben (Möhren, gelbe Rüben), weiße Rüben

a) bei Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen,

b) bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Auf Seite 181 des Haupttarifes ist nachzutragen:

Nach	Von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Radymno Ausnahmetarif 38	
	III a	III b
	Für 100 kg in Pfennig	
Berlin Görlitzer Bhf.	340	226
„ Schles. Bhf.	339	225
Dresden-Altstadt	323	215
„ -Friedrichstadt	323	215
„ -Neustadt	320	213
Hamburg B.	439	288
Kattowitz	163	116
Königshütte Oberschles.	156	118
Leipzig (Bayer. Bhf.)	349	231
„ Berl. Bhf.	349	231
„ -Konnewitz	349	231
„ II (Dresd. Bhf.)	349	231
„ Eilenb. Bhf.	349	231
„ -Eutritzsch	349	231
„ Magd. Bhf	349	231
„ -Stötteritz	349	231
„ Thür. Bhf.	349	231
Leutzsch	351	233
Schwientochlowitz	165	117
Zabrze	169	120

Wien, am 14. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.580/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1185]

Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarifheft I.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 1. September 1905 gelangen einfache direkte Personenzugs-Fahrkarten zwischen Sarasdorf und Bruck-Kiralyhida zum Preise von K 1·50 für die I. Klasse, K 0·90 für die II. Klasse und K 0·50 für die III. Klasse pro Person zur Einführung.

Wien, am 14. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1186]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Außerkraftsetzung einer Kundmachung.

Die unter dem 4. Februar 1905 in Nr. 14 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt auf Seite 502 verlautbarte Kundmachung [103], betreffend Ergänzung des Abschn. D (Güterklassifikation) des Tarifes, Teil I, für den obenbezeichneten Verkehr, wird hierdurch mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1905 außer Kraft gesetzt.

Wien, am 16. August 1905. S.B. Z. 9600-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1187]

Westungarisch-Niederösterreichisch-Obersteiermärkischer Eisenbahnverband.

Außerkraftsetzung der Bestimmung, betreffend die unentgeltliche Beförderung von Tierbegleitern.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wird die in der Rubrik Anmerkung im Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 1a, des Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverbandes sub Pos. 70 und im Anhange zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1, 2 und 3, des Westungarisch - Niederösterreichisch - Obersteiermärkischen Eisenbahnverbandes sub Pos. 31 enthaltene Bestimmung, wonach bei Aufgabe eines Wagens einem Begleiter, bei Aufgabe mehrerer Wagen für je zwei Wagen einem Begleiter die freie Hin- und Rückfahrt gewährt wird, außer Kraft gesetzt.

Wien, am 17. August 1905. S.B. Z. 9327-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1188]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Fässer von Holz.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, gelangen, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen, für Fässer von Holz, leere, gebrauchte, unter 8·5 hl Gehalt, bei Beförderung als Frachtgut und bei Aufgabe in beliebigen Mengen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

Ab Groß-Schwechat (St.E.G. L.B.) nach	Heller pro 100 kg
Budapest-Kelenföld (M.Á.V.)	150
„ -dunaparti t. p. u. (M.Á.V.)	150
Budafok (M.Á.V. und déli vasut)	163
Mór (S.B.)	154
Ab Simmering (St.E.G.) nach	
Székesfehérvár (S.B.)	146

Wien, am 17. August 1905. S.B. Z. 9418-C I/05

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1189]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Topfen und Butter.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, gelangt unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für Topfen und Butter bei Beförderung als Eilgut und bei Aufgabe in beliebigen Mengen ab Lipovljani (Station der Lonjavölgyer Bahn) nach Wien (Südb. und St.E.G.) der Frachtsatz von 821 Heller pro 100 kg zur Einführung.

Wien, am 16. August 1905. S.B. Z. 9475-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905. [1190]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. Auflage 1. Juli 1905. (Einführung des Nachtrages I.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 gelangte zum General-Gütertarife, Auflage 1. Juli 1905, der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. August 1905 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Ausland.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern vom 1. April 1905. (Schließung des Hauptbahnhofes in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr etc.) Am 31. Juli 1905 wurde der Hauptbahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr (mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke) geschlossen.

Gleichzeitig wird der an der Bahnstrecke Lage—Bielefeld zwischen den Stationen Bielefeld und Hillegossen gelegene Bahnhof Bielefeld Ost für den Wagenladungsverkehr von und nach Bielefeld eröffnet.

Der Stückgutverkehr verbleibt auf dem Hauptbahnhofe in Bielefeld.

Die gegenwärtig in den Verbandstarifen vorgesehene Station Bielefeld führt die Bezeichnung „Bielefeld (Hauptbahnhof)“.

Die Frachtsätze für Bielefeld (Hauptbahnhof) gelten bis auf weiteres auch für Bielefeld Ost.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. März 1904. (Richtigstellung.) Im Nachtrage II, Seite 5, hat es unter den für Hof in der zweiten Spalte vorgesehenen Angaben (erste Zeile) zu lauten: 61—65 (anstatt 61—64).

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren bayerischen Verkehr und für den Verkehr mit den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. (Änderung.) Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 wurden auf Seite 1 im Warenverzeichnisse bei „Phosphorsäure, flüssige“ die Worte „in Fässern, in Glasballons oder Flaschen“ gestrichen.

Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Güterverkehr über Vamdrup, Warnemünde—Gjedser und Saßnitz—Trelleborg. (Schließung des Hauptbahnhofes in Bielefeld und Aufnahme der Station Bielefeld Ost.) Am 31. Juli 1905 wird der Hauptbahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke geschlossen und dafür mit Gültigkeit vom 1. August 1905 die Station Bielefeld Ost des Direktionsbezirkes Hannover in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Ost-Mittel - Südwestdeutscher Tierverkehr. (Fortbestand der Gültigkeit von Wahlwegen.) Die durch Nachtrag V zum Tarife mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 ab aufgehobenen Wahlwege für den Verkehr mit badischen und pfälzischen Stationen, sowie den Stationen Basel und Basel-St. Johann der Reichseisenbahnen behalten als solche noch Gültigkeit bis zum 31. August 1905.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einbeziehung der Station Korbetha.) Vom 20. Juli 1905 ab wurde die Station Korbetha des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle a. d. S. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903 als Versandstation im Verkehre mit Kratzwieck des Direktionsbezirkes Stettin einbezogen.

Der Frachtsatz beträgt 55 Pfg. für 100 kg.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Einbeziehung der Stationen der Neubaustrecke Reinerz—Kudowa—Sackisch.) Am 20. Juli 1905 wurden die Stationen der Neubaustrecke Reinerz—Kudowa-Sackisch des Direktionsbezirkes Breslau in den obigen Kohlentarif einbezogen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Nachtrag XVI.) Am 1. August 1905 trat der Nachtrag XVI in Kraft, enthaltend außer Ergänzungen und Berichtigungen, die seit Herausgabe des letzten Nachtrages eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, sowie neue Frachtsätze der Tarifabteilung A für die Stationen Mülhausen Nord und Mülhausen-Wanne der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, Harkorten, Schee und Silschede des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Elberfeld, Auguststollen, Niederscheld, Nikolausstollen und Oberscheld (Trennungsstation) des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M., sowie Frachtsätze der Tarifabteilung B von den Stationen Oberhausen West und Recklinghausen Ost des Direktionsbezirkes Essen.

Preis des Nachtrages Mk. 0·10.

Gruppentarif I, Wechseltarife mit dieser Gruppe und Niederschlesischer Steinkohlentarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Reststrecke Neuhammer a. Queis — Sagan der Nebenbahn Siegersdorf-Sagan.) Am 1. August 1905 wurde die Reststrecke Neuhammer a. Queis — Sagan der Nebenbahn Siegersdorf - Sagan dem öffentlichen Verkehre übergeben. An der Strecke liegen in der Richtung von Sagan her die Haltestellen Tschiebsdorf und Loos. Diese Haltestellen haben u. a. die Befugnis zur Abfertigung von Stückgütern, Wagenladungen, Vieh, Sprengstoffen und Leichen.

Mit dem Tage der Eröffnung wurden die neuen Haltestellen in den Gruppentarif I, in die Wechseltarife mit dieser Gruppe und in den Niederschlesischen Steinkohlentarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen nähere Auskunft.

Staatsbahn-Gütertarif, Tarifheft II B für das östliche Gebiet (Gruppe I). (Einbeziehung der Station Leschnitz.) Mit Gültigkeit vom 5. August 1905 wurde die Station Leschnitz in den Ausnahmetarif 5 f für Steine des Gruppentarifes I als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Kattowitz.

Kgl. preußische und großherzogl. hessische Eisenbahn-Direktion. (Eröffnung der Nebenbahn Lampertheim-Weinheim.) Am 1. August 1905 wurde die 18·30 km lange normalspurige Nebenbahn Lampertheim-Weinheim für den Verkehr eröffnet. Von der Gesamtstreckenlänge liegen 12·88 km auf hessischem, 5·42 km auf badischem Gebiete. An neuen Dienststellen sind vorhanden: die Haltestelle Viernheim Staatsbahnhof, ferner die Haltepunkte Häide und Muckensturm, sowie Poststraße.

Auskunft erteilt die Haltestelle Viernheim, sowie das Verkehrsbureau der kgl. preußischen und großherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion.

Deutschland. (Sitzung des Bezirkseisenbahnrates Münster-Hannover.) Über diese am 28. Juni stattgehabte Sitzung schreibt die „Köln. Ztg.“: „Es waren sowohl nach der technischen als nach der volkswirtschaftlichen Seite hin außerordentlich anziehende Fragen, die heute den Bezirkseisenbahnrat in seiner 48. Vollversammlung beschäftigten, und der zum Vorsitzenden gewählte Eisenbahn-Direktionspräsident Pannenberg-Münster konnte zum Schlusse mit vollem Rechte hervorheben, daß die Eisenbahnverwaltung sich so sachverständigem Rate gegenüber nur zu vollstem Danke verpflichtet fühlen könne. Von den beiden Hauptfragen betraf die erste die Ausdehnung der unter dem 1. Jänner 1905 für das Gebiet der Lahn, Dill und Sieg in Kraft getretenen Frachtermäßigung für Koks und Kohlen auf den Osnabrücker Bezirk. Der Antragsteller Geh.-Rat Dr.-Ing. Haarmann legte in einer sachgemäßen und nach verschiedenen Richtungen hin sehr anziehenden Ausführung die für den Georgs-Marienbergwerks- und Hüttenverein zu Osnabrück in Betracht kommenden Verhältnisse unter Bezugnahme auf die seinerzeit im Kölner Bezirkseisenbahnrate geführten und in der „Kölnischen Zeitung“ veröffentlichten Verhandlungen dar. Ihre Richtigkeit bestätigte das Mitglied des Bezirkseisenbahnrates Abg. Doktor Beumer, der namentlich den volkswirtschaftlichen Standpunkt betonte und auf die Gefahren einer unter Umständen in Betracht kommenden Stillegung des Eisenerzbergbaues im Bezirke des Teutoburger Waldes hinwies. Mit glücklicher Bezugnahme auf die Ausführungen der Staatsregierung und besonders des Handelsministers Möller gelegentlich des sogenannten Stillegungsgesetzes wies der Redner darauf hin, daß hier die Regierung durch eine Frachtermäßigung Gelegenheit habe, ihren guten Willen zu beweisen, es nicht zu einer Stillegung von Bergwerksbetrieben kommen zu lassen. Außer dem Interesse der Gemeinden und der Arbeiter komme aber hier noch das eisenbahnfiskalische Interesse in Betracht, da die Frachten aus dem Osnabrücker Bezirke eine nicht zu unterschätzende Rolle spielten. Endlich legte der Redner die umfassenden Wohlfahrtseinrichtungen des Georgs-Marienbergwerks- und Hüttenvereines dar, die in vielfacher Hinsicht vorbildlich für andere Bezirke geworden seien. Nachdem noch Eisenbahn-Direktor Samwer und Oberbergrat Salomon, der die bergbaulichen Ausführungen Dr. Beumers ausdrücklich bestätigte, sowie v. Cölln und Meyer-Hameln zu dieser Frage gesprochen hatten, wurde der Antrag, die in Rede stehende Frachtermäßigung auch für den Osnabrücker Bezirk zu befürworten, einstimmig angenommen. Es folgte sodann eine Beratung über den Antrag des Kommerzienrates Kamp-Leer und des Abg. Dr. Beumer-Düsseldorf wegen der Tarifierung von Eisenvitriol nach Spezialtarif III. Der erstgenannte Antragsteller wies darauf hin, daß die Tarifkommission deutscher Eisenbahnverwaltungen ebenso wie der Breslauer Bezirkseisenbahnrat schon im Sinne dieses Antrages Beschluß gefaßt hätten, was umsomehr zu begrüßen sei, als es sich hier um ein Erzeugnis handle, das im Zolltarife nicht geschützt sei, obwohl zu dessen Herstellung die Drahtindustrie lediglich durch sanitätspolizeiliche Vorschriften gezwungen werde. Der Bezirkseisenbahnrat befürwortete die beantragte Frachtermäßigung einstimmig und beriet sodann noch mehrere Fahrplananträge. Die nächste Sitzung des Bezirkseisenbahnrates wird am 4. Jänner 1906 in Hannover abgehalten. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Änderungen.) Es ist zu streichen:

a) im Tarifnachtrage IV, Seite 19, die Entfernung Bichtlingen—Aschaffenburg; Seite 26 unter c (4. Spalte) die Station Unterschupf;

b) im Tarife und in den Nachträgen bei Freiburg—Wiehre im Kilometerzeiger und im Ausnahmetarife 19 das Verweisungszeichen 3) nebst der Fußnote, in den Ausnahmetarifen 1, 1 a und 2 die auf die Frachtberechnung bezügliche Anmerkung.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1515	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Wein und Weinmost	Groß-Schwechat	Wien St.E.G. loko über Götzendorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	49 Heller	39 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
1516	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen	Schafwollgarne und Streichgarne a) ein-, zwei- oder mehrdrähtig; b) eindrähtig	Brünn K.F.N.B. Brünn St.E.G. Schimitz St.E.G. oder umgekehrt	Eger k.k.St.B. Eger B.E.B. und k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung ad a) für beliebige Mengen; ad b) für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 3 und 4, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller a) b) 432 327 432 327 432 327		Im Kartierungswege		
1517	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hohlglaswaren der Pos. H—14, lit. b und c, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Gaya St.E.G.	Prag St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen ist vom Absender und Empfänger zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	224 Heller	200 Heller	24 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1518	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Brennholz	Olmütz St.E.G.	Auwal	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	104 Heller	83 Heller	21 Heller	Im Kartierungswege		
1519	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby, Smečna-Sternberg und Strebichowitz-Winaritz (auch Libuschiner Schacht)	Bruck a. d. L. St.E.G. oder Bruck Kiralyhida transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	1410 Heller pro Tonne à 1000 kg	1040 Heller pro Tonne à 1000 kg	370 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1906 vorzulegen sind	
1520	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	Böhmischen Commercialbahnen	Drainröhren	Jičin B.C.B.	Königstadtl B.C.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	45 Heller	36 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		
1521	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	Österr. Nordwestbahn Z. 87.429/05, beteiligten Verwaltungen												

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Tarifierung von Malettarinde.

Für Malettarinde finden ab 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905, im Kartierungswege Anwendung:

Im Verkehre mit den österreichischen Elbe-Umschlagsplätzen bei Frachtzahlung für den Wagen und Frachtbrief
für mindestens 5.000 kg die Frachtsätze des Spezialtarifes A 2,
„ „ 10.000 kg „ „ „ „ II.

Im Verkehre mit den sächsischen Elbe-Umschlagsplätzen bei Frachtzahlung für den Wagen und Frachtbrief
für mindestens 5.000 kg die Frachtsätze des Spezialtarifes A 2,
„ „ 10.000 kg „ „ „ Ausnahmetarifes Nr. 50 d.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1522	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 74.641-A 5/05	beteiligten Verwaltungen	Holz aus Slawonien der Pos. II—17 und 18 des Tarifes, Teil I, Abteilung B für Österreich-Ungarn etc.	Wien K.F.N.B. Wien II K.F.J.B. Wien Ö.N.W.B. Wien St.E.G.	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. transit Tetschen B.N.B. und Ö.N.W.B. transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokal-, bezw. Österr. Verbandstarif		88 Pfennig		Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung erfolgt bei den im Bahnverkehre abgefertigten Sendungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikat-Frachtbriefe, bezw. im Umschlagsverkehre der Schiffs-Frachtbriefe und Duplikat-Frachtbriefe für die Beförderung ab Korneuburg bis längstens Ende April 1906	
				Korneuburg (Umschlag)	Tetschen Ö.N.W.B. transit					81 Pfennig				
1523	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 85.727/05	beteiligten Verwaltungen	Eisenschlacken etc. des Ausnahmetarifes Nr. 65	a) Kolin Ö.N.W.B. und St.E.G. b) Peček St.E.G. c) Schwadowitz-Eipel S.N.D.V.B.		Unter Einhaltung der im Ausnahmetarif Nr. 65 vorgesehenen Bedingungen	ab 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Ostdeutsch-Österreichischer Verband, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig a) b) c)		Im Kartierungswege		
					Beuthen O/S.					76 85 59				
					Bobrek					76 83 59				
					Borsigwerk					76 83 59				
					Charzow					77 85 60				
					Friedrichshütte					75 83 58				
					Gleiwitz					74 81 57				
					Königshütte Oberschl.					77 85 60				
					Laurahütte					77 86 60				
					Ludwigsglück					75 83 58				
					Morgenroth					76 83 59				
					Rosdzin					78 86 61				
					Schwientochlowitz					76 85 59				
					Tarnowitz					76 83 59				
					Zabrze					75 83 58				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1521	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 37.827/05	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Schlägelschotter	Skole	Krystynopol	Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Auflieferung von mindestens 150 Tonnen pro Zug auf eine Entfernung von wenigstens 100 km ab Skole, bezw. Frachtzahlung hierfür. Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestraßen I. Klasse, sowie von städtischen Kommunikationen, zu Flußregulierungs- und Brückenbauzwecken im Geltungsbereiche des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, bestimmt sein und als Frachtgut mit einem auf eine k. k. oder Landesstraßen-Baubehörde (k. k. Baubezirk, k. k. Bauexpositur, Landesausschuß, Bezirksausschuß, Landesingenieur), bezw. auf einen Stadtmagistrat als Empfänger lautenden Frachtbrief aufgegeben werden	vom 10. August 1905 bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	74 Heller	49·7 Heller	24·3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1906 erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Markpfennig					
1525	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 18.877/05	Mineralische Kohle	Bilin	Moldau	Das Zugeständnis wird ausschließlich nur für Kohlensendungen, welche im Regiebedarfe der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen Verwendung finden, unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes gewährt. Bezug eines Minimalquantums von 120.000 t pro Jahr. Die Frachtbegünstigung gilt auch für Sendungen von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahnen im Transit über die Stationen Bilin, Brüx und Ladowitz nach Moldau	vom 1. Juni 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Mai 1906	Tarif für Regiekohlensendungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen nach Bodenbach, Eger, Franzensbad etc. vom 1. Juli 1905	32·3	29·8	2·5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche von den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen bis längstens Ende Juni 1906 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag als Liquidierungsstelle zu bewirken ist	Im Falle die in Rubrik 9 bezifferten Frachtsätze des in Rubrik 8 benannten Regiekohlentarifes während der Gültigkeitsdauer des Frachtzugeständnisses eine Kürzung erfahren sollten, werden um den gleichen Betrag auch die betreffenden in Rubrik 11 ausgewiesenen Nachlässe verringert
				Bruch					28·9	26·7	2·2			
				Brüx					28·9	26·7	2·2			
				Dux-Liptitz					32·3	27·5	4·8			
				Eisenberg					32·3	28·3	4·0			
				Kosten					32·3	28·6	3·7			
				Ladowitz					32·3	28·6	3·7			
				Ober-Georgenthal					28·9	26·7	2·2			
				Oberleutensdorf					28·9	26·7	2·2			
				Ossegg, Ossegg II					28·9	26·7	2·2			
				Rosenthal-Graupen					35·7	31·2	4·5			
				Teplitz-Waldthor					32·3	30·1	2·2			
				Wiesa-Oberleutensdorf					28·9	26·7	2·2			
1526	V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 37.349/05	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung Protiwitz (Luditz) -Buchau und der Kremstalbahn — Basaltschotter aus der Pos. S—51 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I vom 1. Juli 1905	Bohentsch	Braunau am Inn	Die Sendungen müssen zum Bau und zur Instandhaltung öffentlicher Straßen bestimmt sein. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger; Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 22. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	98	91	7	Im Kartierungswege		
					Frankenmarkt				93	87	6			
					Obernberg-Altheim				94	90	4			
					Ried				91	87	4			
					Roitham				88	82	6			
					Schärding				94	88	6			
					Schwanenstadt				88	82	6			
					Vöcklabruck				90	83	7			
					Kremsmünster				107	80	27			
					Neuhofen				98	77	21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1527 V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 38.200/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Rundholz der Pos. H—17 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Jakobeni	Pozoritta	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen	vom 20. August 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	21 Heller	15 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
1528 V.-B. Nr. 96 v. 19./VIII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Linz** Z. 24.433/05	Kremsthalbahn-Gesellschaft	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Kirchdorf und Linz	Nettingsdorf	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A IV, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI, sowie der für die Ausnahmetarife gültigen allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu den Erweiterungsbauten der Zellulosefabrik, bezw. zum Baue eines Beamten- und Arbeiterwohnhauses bestimmt sein	vom 9. August 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, 2. Abschnitt	Verschieden	Verschieden	50 Prozent von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, 2. Abschnitt, enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
55 V.-B. Nr. 96 v. 19. VIII. 1905	Nr. 92 vom 10. August 1905	1477	Bozen-Meraner Bahn		Ziegel	Siebeneid	Meran	In Rubrik 5 (von) soll die Station richtig „Siebeneich“ lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen, " das Deutsche Reich . . 25 Mark, " das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 97. **Wien, 22. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Teilstrecke Peterswald—Karwin der projektierten Bahn niederer Ordnung von Mährisch-Ostrau nach Karwin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtvorstande in Mährisch-Ostrau die mit dem Erlasse vom 10. Februar 1903, Z. 1103/2, erteilte und zuletzt mit dem Erlasse vom 12. April 1905, Z. 2577/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 22 vom 21. Februar 1903 und Nr. 57 vom 18. Mai 1905), erneuerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer oder mit Dampfkraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Mährisch-Ostrau nach Karwin hinsichtlich der Teilstrecke von Peterswald nach Karwin unter den in dem erstgenannten Erlasse näher bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 24. Juli 1905. E.-M.-Z. 33.600/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Kassationshofes.

Wegen Betruges kann verantwortlich werden, wer sich einer Eisenbahnfahrkarte, welche bis zur amtlich auf derselben angemerkten Fahrtunterbrechung von einer anderen Person benützt wurde, zu der jener Person allein zustehenden Fortsetzung der Fahrt bedient.

(Entscheidung vom 13. April 1904, Z. 5445.)

Im Besitze einer Karte zur Benützung der Eisenbahn von Drohobycz nach Lemberg unterbrach Josef O. in Stryj die Fahrt, ließ bahnamtlich die Unterbrechung auf der Karte anmerken und trat die Karte sodann, da er sie nicht weiter benötigte, entgeltlich an Moses K. ab, der wegen ihrer Benützung zur Fahrt von Stryj nach Lemberg angehalten und der strafgerichtlichen Verfolgung überliefert wurde. In der vom Bezirksgerichte Stryj vorgenommenen Hauptverhandlung bestritt der Angeklagte, daß ihm die Unzulässigkeit seines Verhaltens bekannt gewesen sei; in Abrede stellte er auch die Absicht, die Bahnverwaltung zu schädigen. Das Bezirksgericht schenkte dieser Verantwortung keinen Glauben; ausgehend von der Voraussetzung, daß Moses K. wegen seiner häufigen Reisen die für ihn bestehende Ungültigkeit der Fahrkarte gekannt habe, sprach es denselben laut Urteiles vom 3. November 1903 der Übertretung des Betruges nach § 461 St.-G. schuldig und verhängte sechstägigen Arrest und Strafkostenersatz über ihn. Das Kreis- als Berufungsgericht in Stryj (Entscheidung vom 29. Dezember 1903) wies in Übereinstimmung mit der Ansicht der ersten Instanz seine Berufung zurück.

Der Kassationshof gab der von der Generalprokuratur nach § 33 St.-P.-O. überreichten Nichtigkeitsbeschwerde statt, verband mit dem Ausspruche, daß das Gesetz verletzt worden sei, die Aufhebung beider Urteile und verordnete dem Bezirksgerichte neuerliche Verhandlung und Urteilsfällung.

Gründe:

. . . In objektiver Hinsicht ließe sich gegen die Qualifikation des Straffalles als Übertretung des Betruges nichts einwenden; es sind in dem Vorgeben des Angeklagten, soweit solches nach den notdürftigen aktenmäßigen Aufzeichnungen beurteilt werden kann, alle objektiven Deliktsmerkmale des Betruges enthalten. All-

gemein bekannte Bestimmungen des Betriebsreglements der Eisenbahnen gestatten dem Reisenden, die Fahrt einmal zu unterbrechen, um sie mit einem an diesem oder dem folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge fortzusetzen; der Reisende hat, wenn er von dieser Begünstigung Gebrauch macht, auf der Zwischenstation seine Fahrkarte dem Stationsvorstande vorzuweisen und dieselbe mit der Fahrtunterbrechungsklausel versehen zu lassen (§ 25 der Ministerialverordnung vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207). Die Übertragung eines derartigen Fahrbillettes an dritte Personen ist jedoch nach Inhalt des Art. 18, Nr. 1 der Instruktion Nr. I für die Manipulation bei der Beförderung von Personen (eingeführt mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. November 1897, Z. 7346/III) verboten. Erfolgt daher die verbotswidrige Übertragung der Fahrkarte an eine andere Person und geschieht dies zu dem Ende, um die Bahnverwaltung in Ansehung der zur Fahrtunterbrechung berechtigten Person zu täuschen, dann liegt das Merkmal der listigen Irreführung allerdings vor, denn der dritte Erwerber einer mit der Unterbrechungsklausel versehenen Fahrkarte spiegelt den Organen der Bahnverwaltung die unwahre Tatsache vor, daß er die für die ganze Strecke gültige Fahrkarte gelöst habe, er macht von dem Rechte, die Fahrt einmal zu unterbrechen, Gebrauch, obgleich dies nur seinem V o r m a n n e zustand. In Ansehung der Frage aber, ob der Bahnverwaltung durch derartiges Handeln ein Schaden zugehen kann, kommt in Betracht, daß die Verwaltung für den Fall der Übertragung der Fahrkarten an unberechtigte dritte Personen jenes tarifmäßigen Fahrpreises verlustig geht, welchen diese Personen für ihre Beförderung von der Zwischenstation bis zum Endziele der Reise bezahlen müßten. Der Bahnverwaltung erwächst auch ein unmittelbarer Vermögensnachteil dadurch, daß eine Fahrkarte, welche den Bestimmungen des Betriebsreglements zufolge ihre Gültigkeit verloren hat, verbotswidrig dazu benützt wird, um eine Fahrpreisermäßigung zu erschleichen, welche tarifmäßig nur für längere Fahrstrecken zugestanden war. In dieser Beziehung wäre es gegebenenfalls von Wichtigkeit gewesen, zu erheben, ob die Bahnverwaltung für die Strecke von Stryj bis Lemberg einen höheren Fahrpreis einhebt als denjenigen, welcher bei Lösung einer Fahrkarte für die Route Drohobycz—Stryj—Lemberg auf die Strecke Stryj—Lemberg entfallen würde, ob also der Angeklagte Moses K. für die Strecke Stryj bis Lemberg mehr zu zahlen gehabt hätte, als von Josef O. für die nämliche Strecke bereits entrichtet worden war. Den untergerichtlichen Erkenntnissen mangelt indes in s u b j e k t i v e r Richtung auch die sachlich begründete Feststellung, daß dem Angeklagten die Unübertragbarkeit des gegenständlichen Fahrbillettes bekannt war und daß er sich die im Benützen desselben liegende Schädigung der Bahnverwaltung vor Augen hielt. Diese Umstände sind von offenliegender Relevanz. Handelte der Angeklagte in Unkenntnis der bestehenden Eisenbahnvorschriften, war er der Meinung, daß ihm das Recht zustehe, sich an Stelle seines Vormannes, welcher den Fahrpreis für die Karte Stryj—Lemberg bezahlt hat, auf Grund der von diesem erworbenen Fahrkarte weiterbefördern zu lassen, vergegenwärtige er sich die hiermit verbundene Schädigung n i c h t, dann läßt sich ihm der nach § 197 St.-G. erforderliche Dolus nicht zur Last legen. Die Urteile der Untergerichte stellen sich daher als dem Gesetze widersprechend dar, weshalb dem von der Generalprokurator gemäß § 33 St.-P.-O. gestellten Antrage nach § 292 St.-P.-O. stattzugeben und wie oben zu erkennen war.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Münchengrätz über Böhmisch - Aicha nach Kriesdorf. (Detailprojekt: Anberaumung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 30. Juli über das von Dr. jur. Alois Šebor, Advokaten in Münchengrätz, namens des Konsortiums für den Bau einer Lokalbahn von Münchengrätz über Böhmisch-Aicha nach Kriesdorf vorgelegte Detailprojekt der genannten Bahnlinie die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen, und zwar für den ersten Teil dieses Projektes, d. i. von Münchengrätz bis Böhmisch-Aicha (km 0·0 bis km 21·4/5) in der Zeit vom 22. bis einschließlich 29. August und für den zweiten Teil des Projektes, d. i. von Böhmisch-Aicha bis Kriesdorf (km 21·4/5 bis km 38·6) in der Zeit vom 19. bis einschließlich 23. September anberaumt. [E.-M.-Z. 37.117.]

Waldindustriebahn in das Issakital (Bukowina). (Anberaumung der Kollaudierung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat unterm 14. August die Vornahme der Kollaudierung der Waldbahn in das Issakital für den 19. August anberaumt. [E.-M.-Z. 38.862.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Projekt für ein in km 16·9/170 abzweigendes und zum städtischen Schlachthause in Jungbunzlau führendes Industriegeleise: Anordnung der kommissionellen Verhandlungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, über das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für die Errichtung eines in km 17·007 der im Baue befindlichen normalspurigen Lokalbahn Sudoměř—Skalsko—Alt-Paka abzweigenden, zum städtischen Schlachthause in Jungbunzlau führenden Industriegeleises im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die kommissionellen Verhandlungen einzuleiten. Im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses wurde die genannte Landesstelle auch ermächtigt, den Baukonsens für das gegenständliche Projekt ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 32.570.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sedletz-Kuttenberg nach Zruč. (Genehmigung der Projekte für die Mauerwerksanlagen und die eisernen Tragwerke der offenen Objekte.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Juli die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojekte für die Mauerwerksanlagen und die eisernen Tragwerke der offenen Objekte in km 3·8/9, 4·2/3, 11·1/2, 12·2/3, 17·6/7, 23·0/1, 23·4/5, 25·0/1, 25·1/2, 27·0/1, 28·3, 32·7/8, 33·0/1, 33·1/2, 33·4/5, 34·7/8 und 35·2/3 der im Baue befindlichen normalspurigen Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč, sowie das Projekt für die hölzerne Überfahrtsbrücke III. Klasse von 3·0 m Fahrbahnbreite in km 22·162 der genannten Lokalbahn zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 27.740.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Troppau nach Grätz. (Projekt für die in km 7·5/6 abzweigende und zu dem Eisenwerke in Branka führende Schleppbahn: Ergebnis der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. Juli den von der k. k. Landesregierung in Troppau erstatteten Bericht über das Ergebnis der am 17. Juni durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn namens der Stadtgemeinde Troppau vorgelegten Projektes für die in km 7·5/6 der Lokalbahn Troppau-Grätz abzweigende Schleppbahn zu dem Eisenwerke in Branka, bei welcher Amtshandlung auf Grund des anstandslosen Ergebnisses derselben der Baukonsens ex commissione namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt worden ist, genehmigend zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 30.663.]

Elektrische Lokalbahnlinien im Gebiete der Stadt Innsbruck. (Genehmigung des Projektes für die Verstärkung der Sillkanalbrücke in km 0·73 der Saggenlinie.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. August das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. vorgelegte, mit der Zustimmungserklärung des Magistrates der Landeshauptstadt Innsbruck und der Sillkanalgenossenschaft in Innsbruck versehene Projekt für die Verstärkung der in km 0·73 der Zweiglinie auf den „Saggen" gelegenen städtischen Brücke über den Sillkanal zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 36.145.]

Zillertalbahn (Jenbach-Mayrhofen). (Detailprojekt für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Jenbach: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Juli für das von der Südbahn-Gesellschaft im Einvernehmen mit der Zillertalbahn ausgearbeitete Detailprojekt, betreffend die Umgestaltung und Erweiterung der Station Jenbach aus Anlaß der zwischen den beiden genannten Bahnverwaltungen grundsätzlich vereinbarten unmittelbaren Einmündung der Zillertalbahn in die erwähnte Station (jedoch vorläufig nur für Zwecke der von der Südbahnverwaltung zu besorgenden Abfertigung des Personen- und Gepäcksdienstes in der Gemeinschaftsstation Jenbach) den Baukonsens mit der Beschränkung erteilt, daß von dieser Baubewilligung vorläufig jene baulichen, mit dem Gesamtprojekte in keinem untrennbaren Zusammenhange stehenden Umgestaltungen ausgeschlossen sind, durch welche die Interessen der protestierenden Achenseebahn-Gesellschaft tangiert erscheinen. [E.-M.-Z. 30.010.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Tarnów nach Szczucin. (Genehmigung der Normalpläne für Betoneisentragwerke.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. Juli die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Normalpläne für Betoneisentragwerke von 2·0 m, 3·0 m und 5·0 m Lichtweite für die normalspurige Lokalbahn Tarnów-Szczucin, sowie ferner das Projekt für den schiefen Durchlaß von 2·0 m senkrechter Lichtweite mit Betoneisentragwerk in km 10·7/8 der genannten Lokalbahn zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 30.937.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Ladestelle Inwald.) Am 12. August wurde die an der Lokalbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya zwischen der Station Andrychau und der Personenhaltestelle Chocznia gelegene Ladestelle Inwald für den beschränkten Frachtgut-Wagenladungsverkehr, und zwar ausschließlich im Verkehre mit dem Kalkringofen der Firma Klapholz & Co. eröffnet.

Verschiedene Mitteilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. September:

Mährische Grenzbahn. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.
Vorarlberger Bahn. 4proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten (Emission 1886). Für je fl. 100 Kapital K 4·—.
Kaschau-Oderberger Bahn. 4proz. Silberprioritäten vom Jahre 1891. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.
Österr. Nordwestbahn. 5proz. Prioritäten lit. A K 9.94·4; 3½ proz. Prioritäten lit. A, konvertiert, für je K 400 Kapital K 6.94·4; 3½ proz. Prioritäten lit. A, Em. 1903, für je K 200 Kapital K 3·50.
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritäten Frcs. 7·50.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 proz. Prioritäten I. Em. K 10·—; 3½ proz. Prioritäten I. und II. Em., konvertierte, K 7·—; 3½ proz. Prioritäten v. J. 1903, für je K 400 Kapital K 7·—.
Welser Lokalbahn. 4proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Ab 30. September:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 proz. Prioritäten. Für je fl. 100 Kapital K 6·—.

Verlosungen.

Am 1. August:

Lokalbahn Piła-Jaworzno. Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Februar).

Am 4. August:

Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Rückzahlungen.

Ab 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten.
Mährische Grenzbahn. 4proz. Prioritäten.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5proz. Prioritäten.
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3proz. Prioritäten.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5proz. Prioritätsobligationen I. Em.; 3½ proz. Prioritätsobligationen, konvertierte, I. und II. Em.; 3½ proz. Prioritätsobligationen v. J. 1903.
Vorarlberger Bahn. 4proz. Prioritäten (vom Staate zur Selbstzahlung).
Welser Lokalbahn. 4proz. Prioritätsobligationen.

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. August dem öffentlichen Verkehre übergebene 25·61 km lange Strecke Dombühl—Rothenburg o. T. der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereines.) Das vorbezeichnete Übereinkommen ist nunmehr von sämtlichen an demselben beteiligten Vereinsverwaltungen in Vollzug gesetzt worden.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 3. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Samuel Ritter v. Hahn und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Viktor Rudel die diesjährige (16.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn statt. An derselben nahmen 17 Aktionäre teil, welche 3255 Aktien mit 129 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 1,166.285·15 (gegen K 1,102.854·78 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 11.340·15 (K 10.969·27), die Betriebskostenvergütung K 440.690·27 (K 391.799·78), die sonstigen Auslagen K 109.360·63 (K 83.010·94) und der Betriebsüberschuß K 627.574·40 (K 639.013·33). Zuzüglich des Gewinnvortrages per K 2478·54 und der Aktivzinsen per K 19.554·53, sowie abzüglich der Verwaltungskosten per K 58.467·97 und des Erfordernisses für den Prioritäts-Obligationendienst per K 449.226·67 ergab sich ein Reingewinn von K 141.912·83 gegen K 179.858·54 im Vorjahre. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, die Kosten der pro 1904 durchgeführten Erweiterungsbauten per K 76.101·83 nach einzuholender Genehmigung der Regierung aus dem Erlöse der III. Obligations-Emission zu decken, sowie den Gewinn zur Ausschüttung einer 4prozentigen (5 Prozent) Prioritätsaktiendividende, bezw. mit dem Restbetrage von K 8·83 zum Vortrage auf neue Rechnung zu verwenden. Sodann beschloß die Generalversammlung eine Reihe von Statutenänderungen und ermächtigte hierbei den Verwaltungsrat, einvernehmlich mit der Regierung eventuell von derselben gewünschte abweichende oder weitergehende Änderungen der Statuten nach seinem Ermessen zu beschließen und durchzuführen mit derselben Rechtskraft, als ob sie von der Generalversammlung selbst genehmigt und beschlossen worden wären. Die jährliche Entlohnung des Exekutivkomitees wurde pro 1905, 1906 und 1907 in der Höhe von K 8000 festgesetzt. Hierauf erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Alexander Ritter v. Eiß, Willy Ginzkey, Alfred Herzfeld, Ludwig August Lohnstein und A. H. Posselt, sowie die Wahl des Revisionsausschusses. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Hofrat Samuel Ritter v. Hahn zum Präsidenten und Dr. Ignaz Wien zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 26.765.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarifheft 2.

Einbeziehung der Station Schöneberg Mil.-Bhf. bei Berlin in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Schöneberg Mil.-Bhf. bei Berlin der kgl. Direktion der Militäreisenbahn in die Holzausnahmetarife A und B einbezogen.

Im Haupttarife ist nachzutragen:

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel I b				
		Ausnahmetarif A				
		im Verkehre von				
		Andrychau, Biala, Bielitz, Chybi, Czechowitz, Ernsdorf, Friedrichshütte-Sporysz, Jeleśnia, Kenty, Kozy, Lobnitz, Lodygowice, Milówka, Pogorsch, Raycza, Saybusch-Zywiec, Skotschau, Sól, Węgierska-Górka	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow	Zwardoń	Golleschau, Pruchna und Ustron	den übrigen österr. Stationen
		für 100 kg in Pfennig				
49	Schöneberg Mil.-Bhf. bei Berlin	169	160	169	164	165

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel II b				
		Ausnahmetarif B				
		im Verkehre von				
		Andrychau, Biala, Bielitz, Chybi, Czechowitz, Ernsdorf, Friedrichshütte-Sporysz, Jeleśnia, Kenty, Kozy, Lobnitz, Lodygowice, Milówka, Pogorsch, Raycza, Saybusch-Zywiec, Skotschau, Sól, Węgierska-Górka	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow	Zwardoń	Golleschau, Pruchna und Ustron	den übrigen österr. Stationen
		für 100 kg in Pfennig				
84	Schöneberg Mil.-Bhf. bei Berlin	169	160	169	164	165

Seite	Zwischen und	Eigentumsbahn	Schnittafel B			
			Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
202	Schöneberg Mil.-Bhf. bei Berlin . . .	M.-E. Schöneberg	525	559	521	—

Wien, am 17. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.728/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1191]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarifheft 2.

Einbeziehung der Stationen Lemberg transito und Adorf in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Lemberg transito für Sendungen von Stationen der Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Jaworów und die Station Adorf der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Holzausnahmetarif D einbezogen.

Im Haupttarife ist nachzutragen:

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Schnittafel IV a, Ausnahmetarif D, Abteilung α	Abteilung β
		für 100 kg in Pfennig	
117	Lemberg transit*)	90	67

*) Nur gültig für Sendungen von Stationen der Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Jaworów

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel IV b, Ausnahmetarif D, Abteilung α, im Verkehre von: Andrychau, Biala, Bielitz, Chybi, Czechowitz, Ernsdorf, Friedrichshütte-Sporysz, Golleschau, Jeleśnia, Kenty, Kozy, Lachowice, Lobnitz, Lodygowice, Milówka, Pogorsch, Raycza, Saybusch-Zywiec, Skotschau, Sól, Ustron, Węgierska-Górka	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Szczakowa, Trzebinia, Zabierzow	Pruchna, Zwardoń	den übrigen österr. Stationen	Abteilung β: Friedrichshütte-Sporysz, Jeleśnia, Milówka, Raycza, Sól, Węgierska-Górka	Zwardoń	den übrigen österr. Stationen
		für 100 kg in Pfennig						
		Stationen der deutschen Bahnen.						
128	Adorf	129	129	126	132	146	*)	132

Seite	Zwischen und	Eigentumsbahn	Schnittafel B: Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
183	Adorf	S St.B.	671	669	618	—

Wien, am 17. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.835/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1192]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Bier.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, tritt für Bier bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Maffersdorf-Fabrik E.R.G.T.G. nach Olmütz St.E.G. der Kartierungsfrachtsatz von 256 Heller für 100 kg in Kraft.

Diese Sendungen müssen in privateigenen Bierwagen verladen sein.

Wien, am 17. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1193]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899.

Einführung von Frachtsätzen für rohe, kohlensaure Magnesia.

Mit Gültigkeit vom 6. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für rohe, kohlensaure Magnesia bei Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

Zwischen und	Dresden-Elbkai	Dresden-König Albert-Hafen	Riesa-Elbkai
	für 100 kg in Pfennig		
Granica (Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	181	181	186

Wien, am 17. August 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1194]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Drohobycz in die Ausnahmetarife Nr. 1 und 2.

Die Station Drohobycz der k. k. österr. Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Regelung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, in die Ausnahmetarife Nr. 1 C und 2 E (Güter in Mengen zu 5000, bezw. 10.000 kg) des vom 1. März 1904 gültigen Tarif-Teiles II mit den nachstehenden Teilfrachtsätzen einbezogen:

Von	bis zum Schnittpunkte	Ausnahmetarif Nr. 1 Serie C	Ausnahmetarif Nr. 2 Serie E
		Centimes für 100 kg	
Drohobycz	J	205	205
„	G	504	504
„	P	464	464
„	R	424	424
„	V	424	424

Wien, am 18. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.868/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 97 v. 22./VIII. 1905. [1195]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Tarifierung von „Äpfel- und Birnensaft, unvergohren".

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, ist im Lokalgütertarife, Teil II, vom 1. Jänner 1903 auf Seite 13 unter 2. „Änderung der Klassifikation des Tarifes, Teil I" nachzutragen:

Position	Artikel	Klassifikation bei Aufgabe in Mengen		
		unter 5000 kg	5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Zahlung der Fracht für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
1a	Äpfel- und Birnensaft, unvergohren .	a	—	—

Teplitz, am 18. August 1905.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1196]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Kartierungs-Frachtsatzes für Rohzucker von Fünfhunden nach Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen.

Mit Gültigkeit vom 7. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, sind für Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen folgende Kartierungs-Frachtsätze anzuwenden, und zwar:

Von Fünfhunden nach	für 100 kg
Aussig A.T.E.	82 Heller
Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	84 Heller

Prag, am 16. August 1905.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1197]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Ton von Rakonitz (B.E.B.) nach Dux.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, ist für Ton, auch Schieferton, roh, wenn unverpackt, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie bei Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Rakonitz (B.E.B.) nach Dux (A.T.E.) via Komotau der Kartierungsfrachtsatz von 48 Heller für 100 kg anzuwenden.

Prag, am 14. August 1905.

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1198]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Moorerde, roh, unverpackt, von Soos nach Prag (Bubna) und Prag (Smichow).

Mit Gültigkeit ab 5. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt für Moorerde, roh, unverpackt, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie bei Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Soos (Ti.Sch.) nach Prag (Bubna) B.E.B. und Prag (Smichow) B.E.B. via Pirschnitz je ein direkter Frachtsatz von 58 Heller für 100 kg im Kartierungswege zur Einführung.

Prag, am 17. August 1905. B.E.B. Z. 27.056/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905 [1199]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Grubenholz von Karlsbad Zentralbahnhof nach Chodau (B.E.B.).

Mit Gültigkeit vom 5. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, ist für Holz zu Grubenzwecken, und zwar bis zu 6 m Länge, laut Pos. H—19a der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I B, vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens von Karlsbad Zentralbahnhof nach Chodau (B.E.B.) via Karlsbad (B.E.B.) der Frachtsatz von 18 Heller für 100 kg im Kartierungswege anzuwenden, und zwar unter folgenden Bedingungen:

a) Die betreffenden Sendungen müssen an eine Grube adressiert sein und durch dieselbe bezogen werden.
b) Das Auf- und Abladen ist vom Absender, bezw. Empfänger zu besorgen.

Prag, am 17. August 1905. B.E.B. Z. 27.015/05

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1200]

Österreichischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages III.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 15. November 1905 tritt ein Nachtrag III zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife (Teil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Österreichischen Grenzverkehre in Kraft.

Derselbe enthält ein neues alphabetisches Verzeichnis der Ausnahmetarife, Außerkraftsetzungen, Ergänzungen, Änderungen und Berichtigungen der Stationstarife.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den beteiligten Verwaltungen zu beziehen sein.

Wien, am 18. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1201]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Einführung der Dienstanweisung Nr. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 tritt die Dienstanweisung Nr. 6 in Kraft. Dieselbe enthält Änderung der besonderen Bestimmungen über die Bahnhofsverhältnisse in einzelnen deutschen Verbandsstationen, Einbeziehung einiger Stationen in den Tarif, Ergänzung des Artikelverzeichnisses der Serie A des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Maschinen etc.), Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 40 (Chamotteziegel etc.), Änderung der besonderen Bestimmungen solcher Ausnahmetarife, die nur in der Richtung von Rumänien gültig sind, Eliminierung der Station Burdujeni aus dem Tarife, sowie Berichtigungen.

Wien, am 19. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15 620/05

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1202]

Belgisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung fortl. Nr. 1153, enthalten in Nr. 94 dieses Blattes vom 15. August 1905, soll es unter b) (Ausnahmetarif 47) statt Franken für 100 kg richtig heißen Franken für **1000** kg.

Ferner ist daselbst der Stationsname „Theuse" in „Theux" abzuändern.

Wien, am 18. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.288/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1203]

Direkter Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Ergänzung der Güterklassifikation.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in dem vom 1. Mai 1898 gültigen Tarife, Teil I, des obgenannten Verkehres auf Seite 81 als Position 46 a der Artikel „Asbestzementschiefer" mit der Klassifikation II—A—C aufgenommen.

Wien, am 19. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.763/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1204]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalkohlenverkehr.

Berichtigung eines Frachtsatzes in der vom 1. Jänner 1902 gültigen Zusammenstellung von Frachtsätzen für die frachtgutmäßige Beförderung von Kohlen, mineralischen, der Pos. K—29 der Güterklassifikation von, resp. nach den ingenannten Stationen des Lokalverkehres.

Mit Gültigkeit vom 3. Oktober 1905 wird der auf Seite 24 obiger Zusammenstellung von Eger nach Pilsen-Skodawerke bestehende Frachtsatz von 440 auf **446** Heller pro Tonne = 1000 kg abgeändert.

Wien, am 19. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.496/05.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1205]

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Berichtigungsblatt zum Tarife.

Zu dem vom 1. Juli 1905 gültigen Tarife für den obgenannten Verkehr gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, welches die Berichtigung des Titelblattes, die Abänderung der Bestimmungen für die Gebührenberechnung, sowie des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 37 (Baumwollwaren u. s. w.) enthält.

Exemplare des Berichtigungsblattes sind bei den beteiligten Verwaltungen kostenlos erhältlich.

Wien, am 19. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.109/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1206]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personen-Sonderzug Prag K.F.J.B.— Brandeis a. d. E. Stadt.

Zu dem am 27. August 1905 von Prag K.F.J.B. um 5 Uhr 12 Minuten morgens über Neratovic nach Brandeis a. d. E. Stadt abgehenden Personen-Sonderzuge werden Hin- und Rückfahrkarten III. Klasse zum Preise von K 2·30 ausgegeben. Die gemeinschaftliche Rückfahrt erfolgt mit dem am gleichen Tage um 6 Uhr 35 Minuten abends von Brandeis a. d. E. Stadt abgehenden Sonderzuge. Von diesen Fahrkarten müssen bis längstens 21. August 1905 mindestens 200 Stück auf einmal abgenommen werden.

Prag, am 20. August 1905. B.N.B. Z. 23.120/05.

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905. [1207]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Ausgabe in deutscher Bearbeitung.) Russischer Eisenbahn-Gütertarif. Gültig vom 1./14. November 1903. Heft 1. (Teil I. Tarifgrundlagen und Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes.) In deutscher Bearbeitung. Herausgegeben von der „Osteuropäischen Tarifrundschau" im März 1905. Wien 1905. Im Selbstverlage. Druck von Jacques Philipp, Wien, VI. Barnabitengasse 7 und 7a.

Die „Osteuropäische Tarifrundschau", die sich u. a. auch zur Aufgabe gemacht hat, dem deutschlesenden Publikum die Kenntnis über die Bestimmungen der Verordnungen und Eisenbahntarife in Rußland zu vermitteln, hat gegenwärtig in folgerechter Durchführung der gestellten Aufgaben den 1903 erschienenen ersten Teil des Russischen Eisenbahn-Gütertarifes in deutscher Bearbeitung erscheinen lassen. Das 62 Quartseiten starke Heft enthält in vier Abschnitten und einem Anhange die gesamten grundsätzlichen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife, die Grundsätze der Ermittlung der Frachtsätze, die Tarifschemata u. s. w., ferner die Vorschriften über die Beförderung von Sendungen, für die Ausnahmebestimmungen gelten, über die Frachtberechnung für nicht abgenommene Güter u. dgl., endlich die Bestimmungen über die Berechnung und Erhebung von Nebengebühren und Zahlungen für besondere Leistungen u. s. w.

Um der Arbeit den Wert, den sie für viele an dem Verkehre mit Rußland interessierten Kreise hat, zu erhalten, hat die Herausgeberin in einem Anhange alle in der Zwischenzeit von der Herausgabe des Gütertarifes im Jahre 1903 bis zum Erscheinen in deutscher Bearbeitung — 1905 — erfolgten Ergänzungen und Neubestimmungen zusammengefaßt, so daß das vorliegende Heft als vollständige Ausgabe des Russischen Eisenbahn-Gütertarifes (Teil I) gelten und daher den Interessenten namentlich am innerrussischen Verkehre zur Information über die maßgebenden Bestimmungen empfohlen werden kann.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutschland. (Preußischer Landeseisenbahnrat.) Die letzte Sitzung des preußischen Landeseisenbahnrates fand am 7. Juli 1905 statt. Die Tagesordnung umfaßte folgende Gegenstände:

1. Mehrere von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberatene, für die Beschlußfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife und zum Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren. Sie betreffen:
   a) Tarifierung von Saatgut;
   b) Erhöhung der Altersgrenze in der Tarifvorschrift für Fohlen;
   c) Tarifvorschriften für Renn- und Zuchtpferde.
2. Tarif für Manganerze.
3. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1529 V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 9273-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Tafelglas der Pos. G—10 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Bürmoos	Trient (Trento)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt den Absendern	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	225		Im Kartierungswege		Die Überstellungsgebühr in Salzburg von 1 K pro Wagen gelangt, als in nebenstehenden Frachtsätzen nicht enthalten, separat zur Einhebung
				Bürmoos	Bozen-Gries					204				
				Lamprechtshausen	Trient (Trento)					227				
				Lamprechtshausen	Bozen-Gries					206				
									Heller	Heller	Heller			
1530 V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Zuckerrüben, frische	Hostiwitz	Station Zakolan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der hierfür festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Jänner 1906	Lokalgütertarif	21	17	4	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1906 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermäßigung
				Jenč					19	17	2			
				Řepy					22	18	4			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller ad a)	Heller ad b)				
1531	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	**Stationen der B.N.B.:**	a) Aussig (Ö.N.W.B.) transit; b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 3. 90 Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendigten Eisenbahntransportes von Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik), bezw. Schönpriesen per Bahn oder Schiff nach einem ausländischen Platze verfrachtet werden	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	Verschieden			Verschieden	Im Rückvergütungswege		
				Aužic						66	75			Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Dezember 1906	
				Bakov						—	94				
				Čakovic						87	96				
				Chrasterhof						96	—				
				Jungbunzlau						96	101				
				Kuttenthal						96	103				
				Liblic-Bišic						82	90				
				Mělšic						81	90				
				Neratovic						74	83				
				Satalic						89	98				
				Svijan-Podol						—	104				
				Vrutic						89	95				
				Vysočan						—	97				
				B.E.B.:										Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, über den Transport bis Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen, ferner bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, bezw. Schiffskonnossemente, auf den Reklamanten als Absender lautend, über den Transport ab Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und müssen längstens bis Ende September 1907 vorgelegt werden	
				Krupa	a) Aussig (A.T.E.)					71	77				
				Rakonitz						82	88				
				Saaz						44	50				
				Rusin	a) Aussig (St.E.G.)					83	89				
				Zakolan						60	66				
				k.k.St.B.:	a) Aussig (A.T.E., Ö.N.W.B. oder St.E.G.)										
				Beraun						72	78				
				Zditz						75	81				
				Budweis	a) Aussig (A.T.E.)					102	102				
				Fünfhunden						70	75				
				Hawran						51	57				
				Hospozin-Kmetňoves	a) Aussig (St E.G.)					69	75				
				Klobuk	a) Aussig (A.T.E.)					50	56				
				Kriegern						54	60				
				Leneschitz						39	45				
				Perutz						49	55				
				Postelberg						39	45				
				Priesen-Postelberg						49	55				
				Radonitz						74	80				
				Saaz						44	50				
				Schlan						55	61				
				Schönhof						58	64				
				Swoleňowes						58	—				
				Laun	a) Aussig (A.T.E oder St.E.G.)					41	47				
				Zlonitz						51	57				
				Modřan	a) Aussig (Ö.N.W.B. oder St.E.G.)					89	95				
				Ouřiňoves						78	84				
				Radotin						71	76				
				St.E.G.:	a) Aussig (St.E.G.)										
				Swoleňowes						58	—				

V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1532 V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Koks	Mähr. Ostrau-Oderfurt	Bischofshofen	Aufgabe als Frachtgut. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1904	1600 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	1580 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	20 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Kartierungswege		
1533 V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, gebrannt, unverpackt oder in Säcken	Blosdorf M.W.	Schattau Ö.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	90 Heller		Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
68 V.-B. Nr. 97 v. 22./VIII. 1905	Nr. 109 vom 27. September 1904	2078 und 2080	Südbahn-Gesellschaft (S.B. Z. 11.700/C I ex 1904 und 11.964/C I ex 1904)	Nicht namentlich angeführt	Petroleum, raffiniertes Mineralöle, schwere, zu Heizzwecken etc.	diversen Stationen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren, Österr.-Schlesien und Galizien	Triest oder Fiume	In der Rubrik 6 sind zwischen „Die Sendungen müssen nach der Levante *) oder nach“ und „über Gibraltar“ einzuschalten die Worte: „über Suez-Kanal oder nach“	*) Bereits verlautbart im V.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 112 vom 4. Oktober 1904, Abänderungs-Nr. 81

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 98 | **Wien, 24. August 1905.** | **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. August 1905, womit für den Monat September 1905 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat September 1905 festgesetzt, daß in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehn einhalb ($19\frac{1}{2}$ %) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Kosel m. p.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Nach § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes haftet eine Eisenbahn zwar für jeden Eingriff in fremde Rechte, nicht aber auch für bloße Eingriffe in eine fremde Interessensphäre (Auflassung einer den Zugang zu einer Realität vermittelnden Niveauübersetzung).*)

(Beschluß des Obersten Gerichtshofes vom 31. Mai 1905, Z. 7797.)

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien verfügte im Jahre 1903 zum Zwecke der Herstellung eines zweiten Geleises in der Station Göpfritz über Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums die Auflassung einer Niveauübersetzung, welche bis dahin eine Verbindung zwischen der Fabrik des Klägers und dem Göpfritzer Bahnhofe hergestellt hatte. Zur Erhaltung der Kommunikation wurde über Auftrag des ebengenannten Ministeriums durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien eine Straße und eine Brücke gebaut. Um über diese zum Bahnhofe zu gelangen, muß Kläger einen Umweg machen und eine Steigung überwinden, Pferde und Wagen halten, wo er früher mit Handwagen fuhr. Auf Grund des § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes (Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238) begehrte Kläger Schadenersatz.

Das k. k. Landesgericht in Wien wies die Klage dem Grunde nach mit Zwischenurteil ddo. 21. Jänner 1905, G.-Z. Cg III 360/4, ab.

Gründe:

Der Klageanspruch wird lediglich auf § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gestützt, da Kläger bei der Verhandlung den Rechtstitel der Ersitzung fallen ließ. Hiernach kann nur der an dem Privatgute des Klägers entstandene Schaden in Frage kommen. Der Nachteil, den Kläger im Geschäftsbetriebe erleidet, ist kein Schaden an dem Privatgute im Sinne des § 10, lit. b, leg. cit.; es liegt hier kein Eingriff in die Rechtssphäre des Klägers durch die Eisenbahnunternehmung vor, denn Kläger hatte kein subjektives Recht an der unveränderten Benützung der fraglichen Niveauübersetzung, es war nur ein zufälliger Vorteil, den Kläger als Mitglied der Gemeinde genoß. Es liegt nur ein Eingriff in die Interessensphäre des Klägers vor, den sich derselbe jedoch nach dem Wortlaute des Gesetzes und nach An-

*) Entgegengesetzte Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 20. Juni 1900, Z. 224, publiziert in Nr. 122 des Jahrganges 1900 dieses Blattes.

sicht namhafter Rechtslehrer (Unger in Grünhuts Zeitschrift, Bd. XIII) und wie die Lebenserfahrung in zahlreichen Fällen zeigt, gefallen lassen muß.

Das k. k. Oberlandesgericht in Wien gab mit Beschluß ddo. 7. April 1905, G.-Z. Bc I 68/5, der klägerischen Berufung Folge, hob das Zwischenurteil auf und wies die Sache zur weiteren Verhandlung an die erste Instanz zurück.

Aus der Begründung:

Richtig ist, daß dem Kläger ein subjektives Recht an dem unveränderten Fortbestande des Niveauüberganges nicht zusteht, was er auch selbst dadurch anerkannte, daß er den Klagegrund der Ersitzung fallen ließ. Demgemäß ist nur zu erörtern, ob Kläger im Grunde des § 10, lit. b, leg. cit. den Ersatz des Schadens, der durch die eingetretenen Betriebserschwernisse verursacht wurde, zu fordern berechtigt ist. Diese Frage ist zu bejahen. Die im § 10, lit. b, begründete Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen geht über den Rahmen der Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über den Schadenersatz hinaus. Sie ist das Korollar zu den in die Privatrechtssphäre tief eingreifenden Rechten, welche der Bauunternehmung nach § 9 leg. cit. eingeräumt sind. Sie kann daher nicht bloß auf den Ersatz jener Nachteile beschränkt sein, welche durch unmittelbare Einwirkung auf die benachbarten Grundstücke und Gebäude entstehen, sondern muß auch den Ersatz des Schadens für einen bloß mittelbaren Eingriff in die Rechtssphäre des Anrainers umfassen. Dieser Grundsatz ist auch in den Bestimmungen der §§ 5 und 6 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, zum Ausdrucke gelangt. Es ist daher im Sinne dieses Paragraphen die Wertverminderung, d. i. die Herabsetzung der Erträgnisse der Realität zu ersetzen. Ist nun, wie in vorliegendem Falle, die Realität ausschließlich dem Betriebe einer Fabrik gewidmet, so müssen Erschwernisse des Betriebes sich auch in einer Minderung des Erträgnisses geltend machen, da die Betriebskosten erhöht werden. Wenn also auch der Kläger nicht expressis verbis eine Entwertung der Fabrik behauptet hat, so muß doch sein Anspruch auf Entschädigung für die Betriebserschwernisse im Prinzipe anerkannt werden.

Dem Revisionsrekurse, den die k. k. Finanzprokuratur namens der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien erhob, gab der k. k. Oberste Gerichtshof mit Beschluß vom 31. Mai 1905, Z. 7797, Folge. Der angefochtene Beschluß des Oberlandesgerichtes Wien wurde aufgehoben und dem Berufungsgerichte aufgetragen, unter Abstandnahme von dem gebrauchten Aufhebungsgrunde über die klägerische Berufung weiter zu verhandeln.

Gründe:

Der Oberste Gerichtshof kann die Rechtsanschauung des Berufungsgerichtes, daß der Anspruch des Klägers auf Entschädigung für die von ihm geltend gemachten Betriebserschwernisse im Prinzipe anerkannt werden müsse, nicht teilen. Denn im vorliegenden Falle handelt es sich nicht um einen dem Kläger an seinem Privatgute (Fabriksgebäude) durch einen Eisenbahnbau zugefügten Schaden, wie ihn § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes im Auge hat, sondern nur um angebliche Erschwernisse in der Zustreifung der Waren zum Bahnhofe in Göpfritz. Wenn dem Kläger auch ein Vorteil entgangen sein mag, den ihm die frühere nähergelegene Bahnübersetzung geboten hat, so kann derselbe doch nicht ein individuelles Recht daran behaupten. Es kann demnach auch der vom Kläger behauptete Nachteil im Geschäftsbetriebe oder richtiger der durch die Verlegung der Bahnübersetzung eingetretene Entgang eines Vorteiles, auf den er gar keinen Rechtsanspruch hatte, auch nicht als ein Eingriff in seine Rechte, sondern höchstens als seine Interessensphäre berührendes Ereignis angesehen werden, für welches das Eisenbahnärar weder nach dem Wortlaute, noch nach der Absicht des cit. Gesetzes haftbar erklärt werden kann, und zwar umsoweniger, als hier, wo es sich gar nicht um eine Enteignung handelt, die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, keine analoge Anwendung finden können.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Tarnów nach Szczucin. (Genehmigung der Situations- und Geleisepläne der Verkehrsstellen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. Juli die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Situations- und Geleisepläne für die Stationen, bezw. Halte- und Verladestellen Łukowa, Żabno, Dąbrowa, Olesno, Mędrzechów und Szczucin der projektierten Lokalbahn Tarnów-Szczucin genehmigt. [E.-M.-Z. 25.302.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Projekt für die Verlegung des in km 87·2/3 der Linie Alt-Paka—Liebstadtl situierten Wächterhauses Nr. 102.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. Juli das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für die Verlegung des in km 87·2/3 der Linie Alt-Paka—Liebstadtl situierten Wächterhauses Nr. 102 aus Anlaß des Baues der normalspurigen Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka prinzipiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baukonsens für das projektierte Wächterhaus samt Nebengebäude im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 30.574.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl. (Geleisepläne der Stationen Reutte und Vils und Hochbaupläne in der erstgenannten Station.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. August die von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck vorgelegten Geleisepläne der Stationen Reutte und Vils der im Baue befindlichen normalspurigen Lokalbahn Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl genehmigt und die weiters in Vorlage gebrachten Pläne der in der Station Reutte in Aussicht genommenen Hochbauten an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Amtshandlung im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Baukonsens für diese Herstellungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 34.261.]

Schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Innsbruck nach Fulpmes (Stubaitalbahn). (Anordnung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. August die Durchführung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der Stubaitalbahn (Innsbruck-Fulpmes) mit dem Beginne am 15. September anberaumt. [E.-M.-Z. 52.591 ex 1904.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Österr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Haltestelle Kržeschitz für den allgemeinen Verkehr in Wagenladungen.) Am 1. September wird die Haltestelle Kržeschitz, die bisher nur dem beschränkten Personen- und Gepäcksverkehre, sowie dem Wagenladungsverkehre für die Zuckerfabrik Winterberg & Heller diente, auch für den allgemeinen Verkehr in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen eröffnet. Ausgeschlossen von der Beförderung von und nach dieser Haltestelle sind jedoch Langholz und Möbelwagen.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Trieste" von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 29. Juni 1905 mit 15 Passagieren und 3411 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 1139 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 1 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Kobè 14.000 kg Strohgeflecht, Yokohama 112.000 kg, Hongkong 20.297 kg (wovon 11.095 kg für das Ausland), Canton 16.515 kg (wovon 7000 kg für das Ausland), Tientsin 2348 kg Strohgeflecht, Shanghae 278.265 kg (wovon 26.044 kg für das Ausland), Batavia 17.551 kg, Penang 96.480 kg Pfeffer (wovon 660 kg für das Ausland), Singapore 651.995 kg (wovon 359.420 kg für das Ausland), Colombo 524.693 kg (wovon 23.300 kg für das Ausland), Bombay 1,217.933 kg (wovon 471.750 kg für das Ausland), Karachi 429.521 kg (wovon 240.325 kg für das Ausland), Aden 25.368 kg und aus Suez 3653 kg.

Verschiedene Mitteilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Eingetragen wurde nachstehende Firma:

Tirol.

Reutte

„Lokalbahn Reutte-Schönbichl".

Aktiengesellschaft auf Grund der vom k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 7. April 1905, Z. 13.431, genehmigten, in der konstituierenden Generalversammlung vom 15. Mai 1905 beschlossenen Statuten. Gegenstand des Unternehmens: 1. Der Bau und Betrieb der Lokalbahn Reutte-Schönbichl. 2. Der eventuelle Bau und Betrieb von Flügelbahnen und anderen Bahnen niederer Ordnung, deren Konzession von der Gesellschaft erworben werden sollte, sowie von Schleppbahnen. 3. Die Erwerbung, Herstellung und der Betrieb von Hotels, Restaurationen und Badeanlagen in Ortschaften, welche die gesellschaftliche Linie berühren. Zeitdauer: Unbestimmt. Grundkapital: Das Gesellschaftskapital beträgt K 1,670.000 und besteht aus Prioritätsaktien im Betrage von K 1,100.000, aus Stammaktien im Betrage von Kronen 570.000. Die Aktien lauten auf den Überbringer und sind zerlegt in 450 Stück Prioritätsaktien zu K 2000, in 1000 Stück Prioritätsaktien zu K 200, in 200 Stück Stammaktien zu Kronen 2000 und in 850 Stück Stammaktien zu K 200. Vorstand ist der Verwaltungsrat und besteht aus mindestens neun, höchstens zehn Mitgliedern, welche von der Generalversammlung auf vier Jahre gewählt werden. F. Z.: Unterfertigung des geschriebenen oder vorgedruckten Firmawortlautes durch zwei Mitglieder des Verwaltungsrates oder ein Mitglied desselben und einen mit der Prokura betrauten Beamten der Gesellschaft. Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen mittels Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung", in den „Boten für Tirol und Vorarlberg" (Innsbruck) und in die in Augsburg erscheinende „Augsburger Abendzeitung". In der konstituierenden Generalversammlung vom 15. Mai 1905 wurden in den Verwaltungsrat gewählt: Eduard Kohler in Bach, Johann Baptist Wöber in Tannheim, Engelbert Jäger in Lermos, Karl Innerebner, Ingenieur in Innsbruck, Heinrich Schoener, Fabriksdirektor in München. In den Verwaltungsrat wurden berufen: Für das k. k. Eisenbahnministerium Gustav Purtscher, Oberinspektor der Südbahn in Innsbruck; für den Tiroler Landesausschuß Dr. Josef v. Wackernell, Landeshauptmann-Stellvertreter; für die Marktgemeinde Reutte Alois Bauer, Bürgermeister in Reutte; für die Stadt Kempten Adolf Horchler, kgl. Hofrat in Kempten und Kommerzienrat Kremser, Fabriksbesitzer in Kempten. — Innsbruck, 5. August 1905.

Änderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

Wien, I. Elisabethstraße 2

„Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)".

Valerius Ritter und Adolf Rampelt v. Rüdenstein als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. — Wien, 11. Juli 1905

Wien, I. Volksgartenstraße 3

„Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz".

Adolf Urban als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Felix Kuranda, Direktor des „Wiener Bankverein", als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 11. Juli 1905.

Wien, X. Bahnhofplatz 4

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft".

Prokura des Direktor-Stellvertreters Dr. Theodor Kafka gelöscht. — Wien, 14. Juli 1905.

Wien, VI. Getreidemarkt 1

„Lokalbahn Wodňan-Prachatitz".

Prokop Kerschbaum als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Kaiserl. Rat Wenzel Jungbauer, Fabrikant in Prachatitz, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 14. Juli 1905.

Wien, I. Ebendorferstraße 6

„Union-Baugesellschaft".

Prokura des Dr. Rudolf Mayreder gelöscht. — Wien, 18. Juli 1905.

Wien, I. Freisingergasse 4

„Dampfschiffahrt-Gesellschaft des österreichischen Lloyd".

Zw.-N. der in Triest bestehenden Hauptniederlassung. Walter Ritter Princig v. Herwalt, k. u. k. Generalkonsul II. Klasse a. D. in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. Max Freiherr von Mauthner als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. — Wien, 25. Juli 1905.

Wien, XX. Nordwestbahnhof

„K. k. priv. österreichische Nordwestbahn".

Leopold Porias, Bertold Port, Franz Bredl und Ludwig Bernheim, sämtlich Zentralinspektoren in Wien, als Prokuristen mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 25. Juli 1905.

Wien

„Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de fer in Brüssel die Repräsentanz für Österreich".

Der bisherige zweite Repräsentant Edmund Freiherr von Gienanth über Ableben gelöscht. Franz Sieges in Wien als zweiter Repräsentant mit kollektivem Zeichnungsrechte mit dem bisherigen Repräsentanten Felix Louis Raspi eingetragen. — Wien, 5. August 1905.

Wien, I. Wallnerstraße 2

„Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen".

Ernst Josef Cassel als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Karl Stögermayer, Direktor des „Wiener Bankvereines" in Wien und Dr. Julius Frey, Direktor der „Schweizerischen Kreditanstalt" in Zürich, als Mitglieder des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 8. August 1905.

Oberösterreich.

Kammer

„I. k. k. conc. Attersee-Dampfschifffahrt Ferdinand Peratoner".

Ehepakten zwischen dem I. Ferdinand Peratoner und Marie, geb. Huber, ddo. Wien, 11. November 1859 und 23. November 1904. — Wels, 5. August 1905.

Küstenland.

(Triest) Trieste

„Società di Navigazione a vapore del Lloyd austriaco — Dampfschiffahrts-Gesellschaft des oesterreichischen Lloyd".

Nel congresso generale ordinario tenutosi addi 30./V. 1905 venne rieletto Vittorio Barone de Kalchberg ed eletto Gualtiero cavaliere Princig de Hervalt, i. e r. Console generale di seconda classe in pensione, a Consiglieri di amministrazione. Si cancella il Consigliere d'amministrazione Massimiliano de Mauthner in seguito a decesso. — (Triest) Trieste, 12./VII. 1905.

(Triest) Trieste

„Società Triestina Tramway".

Nel congresso generale tenutosi addi 27./V. 1905 vennero rieletti a Consiglieri di amministrazione Enrico Stern e Carlo Hermet e nella seduta del Consiglio di amministrazione del 15./VI. 1905 venne rieletto a Presidente il cav. Filippo Artelli. — (Triest) Trieste, 15./VII. 1905.

Böhmen.

Friedland

„Aktiengesellschaft der Friedländer Bezirksbahnen".

Erwerb und Betrieb von Lokalbahnen im Friedländer Bezirke und zugehörigen Schleppbahnen, Speditions-, Fracht- und Restaurations-Unternehmungen. Der bisherige Präsident des Verwaltungsrates Heinrich Ehrlich und der Vizepräsident Markus Roth wurden wiedergewählt. Prokura erteilt dem Betriebsdirektor Rudolf Weiß in Friedland. F. Z. desselben: Gedruckter oder geschriebener Firmawortlaut mit Prokurabeisatz und darunter die Unterschrift „Rudolf Weiß". Prokura des Richard Weiß gelöscht. — Reichenberg, 17. Juli 1905.

Bukowina.

Czernowitz

„Bukowinaer Lokalbahnen".

Eingetreten in den Verwaltungsrat: Konstantin Ritter v. Popowicz, Großgrundbesitzer, mit statutenmäßigem Firmierungsrechte. — Czernowitz, 21. Juli 1905.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates kaiserl. Rates Karl v. Pohnert die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn statt. An derselben nahmen 9 Aktionäre teil, welche 3213 Aktien mit 318 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 118.859·96 (gegen K 137.848·69 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 2104·88 (K 1310·48), die Betriebsausgaben K 98.279·03 (K 115.268·32), die sonstigen Ausgaben K 21.975·99 (K 18.130·73) und der Betriebsnettoertrag K 709·82 (K 5760·12). Zuzüglich einer Pachtzinseinnahme per K 50·— (K 50·—) und abzüglich der Verwaltungskosten per K 2117·43 (K 2248·17) und der Zinsenausgaben per K 21.424·78 (K 16.973·89) ergab sich ein Abgang von K 22.782·39 (K 13.411·94). Da der Hypothekardarlehensdienst K 125.762·65 (K 121.392·24) erforderte, wurde die Landesgarantie mit K 148.545·04 (Kronen 134.804·18) in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner faßte die Generalversammlung zum Punkte III der Tagesordnung folgenden Beschluß: „In Ergänzung der Beschlüsse der III. ordentlichen Generalversammlung vom 24. Juni 1903 wird der Verwaltungsrat ermächtigt, auch weitere von der Regierung verlangte und namentlich mit Bezug auf den dem gesellschaftlichen Unternehmen gewährten Staatsbeitrag notwendige Änderungen der Statuten mit der Regierung und dem Landesausschusse zu vereinbaren und zur Durchführung zu bringen." Sodann erfolgte die Wahl des kaiserl. Rates Karl v. Pohnert, Anton Hannakampf, Dr. Alois Bauer, Wilhelm Engst, Dr. Albin Viktor Tschinkel, Friedrich Winter und Anton Brožiček in den Verwaltungsrat. In der konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde kaiserl. Rat Dr. Karl v. Pohnert zum Präsidenten und Domänenrat Anton Hannakampf zu dessen Stellvertreter wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 35.365.]

Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl. (Generalversammlung.) Am 23. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Karl Frič und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Isidor Mauthner die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl statt. An derselben nahmen 5 Aktionäre teil, welche 882 Aktien mit 86 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 44.992·94 (gegen K 45.997·91 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 2095·04 (K 259·67), die Betriebsausgaben K 18.579·91 (K 22.465·92), die sonstigen Auslagen K 36.684·75 (K 26.489·41) und der Betriebsausfall K 8176·68 (K 2697·75). Abzüglich der Zinseneingänge per K 4218·75 (K 4221·84) und zuzüglich der Verwaltungskosten per K 5515·16 (K 5514·83) ergab sich ein Jahresabgang von K 9473·09 (K 3990·74). Da der Darlehensdienst überdies noch K 35.922·50 (K 35.922·50) erforderte, wurde die Staatsgarantie im ganzen mit K 45.395·59 (K 39.913·24) in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Karl Frič, Wenzel Chrástecký, Heinrich Friedländer und Franz Vencl wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung.
[E.-M.-Z. 35.233.]

Welser Lokalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai fand in Wels unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Johann Schauer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Josef Schwaiger Ritter v. Montevento die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Welser Lokalbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 16 Aktionäre teil, welche ein Aktienkapital von K 3,386.200 mit 16.931 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 485.402 (gegen K 427.079·87 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 6299·88 (K 5057·43), die Betriebsausgaben K 197.798·92 (K 197.316·06), die sonstigen Auslagen K 24.797·13 (K 27.138·55) und der Betriebsüberschuß K 269.105·83 (K 207.682·69). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 5775·25 (K 5599·46) und abzüglich der Verwaltungskosten per K 9767·45 (K 7400·38) verblieben K 265.113·63 (K 205.881·77). Da der Prioritätendienst K 146.000 (K 136.309·68) erforderte, standen zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 1761·54 (K 6718·89) im ganzen K 120.875·17 (K 76.290·98) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie aus dem Gewinne K 2382·27 (K 1391·44) in den Reservefonds zu hinterlegen, K 109.707 (K 73.138) zur Verteilung einer 3prozentigen (2 Prozent) Aktiendividende zu verwenden und den Rest per K 8785·90 (1761·54) auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Leopold Gruber, Doktor Johann Schauer und Josef Seitz wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Johann Schauer zum Präsidenten und Leopold Gruber zum Vizepräsidenten wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 28.325.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXIV. Stückes.) Das am 10. August 1905 herausgegebene CXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2007: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. August 1905, Z. 36.688, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Reexpedition im öffentlichen Lagerhause und Freilager in Pilsen, Fomann & Cie., im Lokalverkehre.

Die auf Seite 153 und 154 des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, befindliche Übersicht der an den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen gelegenen Reexpeditionsstellen ist mit Gültigkeit vom 10. August 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1905, wie folgt zu ergänzen:

Zwischen Linz und Saaz ist einzuschalten:

Pilsen	Öffentliches Lagerhaus und Freilager Fomann & Cie.	Getreide und Mehl	10.000
		Hopfen	5.000
		Kartoffeln	Ladegewicht
		Malz	10.000
		Öle, vegetabilische, in Fässern	5.000
		Ölsaaten	10.000
		Zucker aller Art (Z. 15)	10.000

Wien, am 21. August 1905. E.-M.-Z. 38.049/05.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1208]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg. Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben.

Anhang zu den Lokalgütertarifen, Teil II.

Abänderung der Anhangspost Nr. 89.

In dem obbezeichneten, ab 1. Jänner 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1905, gültigen Anhange ist bei Post-Nr. 89 in der Rubrik „Artikel" nach „Papier der Pos. P—1 a" (neu Pos. P—2 a) zuzusetzen:

„Gilt auch für Sendungen, denen Papier der Pos. P—1 b (neu Pos. P—2 b) zugeladen ist."

Vorstehende Abänderung tritt mit 15. September 1905 in Kraft.

Wien, am 19. August 1905. S.B. Z. 9246-C I/05.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1209]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Berichtigung eines Frachtsatzes für Packpapier.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 96 vom 19. August 1905, S. 2125, sub [1179], verlautbarte Frachtsatz für Packpapier in ganzen Wagenladungen von Stahlhammer nach Budapest von 200 auf **209** Markpfennige berichtigt.

Budapest, am 21. August 1905. Ks.Od. Z. 35.974/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1210]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2.

Aufnahme des Lagerhauses S. & W. Hoffmann in Wien in die Reexpeditionstabellen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 wurde die Einlagerung, bezw. Reexpedition von Gütern im Lagerhause der Firma S. & W. Hoffmann in Wien, Donauuferbahnhof, gestattet, und wird dasselbe in das Verzeichnis der Reexpeditionsstellen auf Seite 16 des obbezeichneten Tarifheftes aufgenommen.

Budapest, am 19. August 1905. Ad Z. 38.505/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1211]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Änderung in den „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen" des Gütertarifes, Teil II.

Mit dem 10. September 1905 wird die nach Ziffer 10 auf Seite 13 des Gütertarifes vom 1. Mai 1905 im Verkehre mit Laibach S.B., Leoben S.B. und Villach S.B. besonders zu erhebende „Manipulationsgebühr" ermäßigt:

Für Eilgüter von 14 Pfg. auf 11 Pfg. für 100 kg;
Für Frachtgüter von 4 Pfg. auf 1 Pfg. für 100 kg.

Wien, am 21. August 1905. S.B. Z. 9527-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1212]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holzkohle.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Holzkohle bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von

Budapest-Angyalföld, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-fővámház, Budapest föv. közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-kitérő, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti palyaudvar

nach	Heller pro 100 kg
Oderberg	117
Oderberg transit (mit der Bestimmung nach Deutschland) *)	119

In dem Frachtsatze für Oderberg transit ist die Oderberger Überfuhrsgebühr bereits enthalten.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien.

*) Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach deutschen Stationen ohne Routenvorschrift aufgegeben werden.

Wien, am 18. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1213]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Ergänzung der Güterklassifikation rücksichtlich der Artikel Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) in fest verschnürten Ballen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, wird der Abschnitt D (Güterklassifikation) des Tarifes, Teil I, für den oben bezeichneten Verkehr (Seite 43) dahin ergänzt, daß bei den Artikelpositionen „Holzstoff in gepreßten Ballen" und „Holzzellstoff (Cellulose) in festgepreßten Ballen" nach den Worten „gepreßten", bezw. „festgepreßten" einzuschalten ist: „oder fest verschnürten".

Wien, am 20. August 1905. S.B. Z. 8453-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1214]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Quarzsand (Glassand).

Mit Gültigkeit vom 10. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, tritt für Quarzsand (Glassand) der Pos. Q—1 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Maria-Sasvár nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. der direkte Frachtsatz von 43 Heller pro 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien.

Wien, am 18. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1215]

Englisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif, Teil II, vom 1. April 1901.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 tritt der Nachtrag I zum obgenannten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält u. a. die Aufnahme einer Anzahl bayerischer Stationen in den allgemeinen Klassentarif und die Neuauflage der Ausnahmetarife.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Oktober 1905 in Wirksamkeit.

Wien, am 22. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.112/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1216]

Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil V, Heft 1, vom 1. Juni 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 gelangt der obenbezeichnete Nachtrag zur Einführung:

Er enthält:

1. Änderung des Titelblattes.
2. Ergänzung des Vorwortes und der Tarifbestimmungen.
3. Abänderung und Ergänzung der Tariftabellen.
4. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Insoweit durch diesen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, haben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 14. Oktober 1905 Gültigkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 22. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.175/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1217]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife, Teil II, vom 1. Jänner 1903. Tarif- und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden im Lokalverkehre.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schwarzach-St. Veit—Bad-Gastein der Tauernbahn, bezw. der Strecke Klaus—Spital a. Pyhrn der Pyhrnbahn gelangt zu dem obgenannten Tarife der Nachtrag II zur Ausgabe.

Hierdurch wird die Gültigkeit dieses Tarifes auf die genannten Strecken, sowie auch auf die Strecken Linz—Unter-Rohr und Unter-Rohr—Bad-Hall der Kremstalbahn ausgedehnt.

Die im Personentarife, Teil II, der westlichen Lokalbahnen enthaltenen, die Kremstalbahn betreffenden Tarife und Tarifbestimmungen werden gleichzeitig aufgehoben.

Wien, am 21. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.011/05.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1218]

Nordwestdeutsch - Niederländisch - Österreichischer Personenverkehr über Eger etc.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. September 1905 gelangen direkte Personenzugsfahrkarten III./IV./III. Klasse für den Verkehr von Wien K.F.J.B. nach Rotterdam (Maas, Delftsche Poort oder Börse) über Hannover oder Cassel zum Preise von Mk. 26·60, sowie direkte Gepäcksfrachtsätze zur Einführung.

Wien, am 21. August 1905. T.-A.-B.-Z. 13.250/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1219]

Österreichisch - Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. September 1905 gelangen im Verkehre von Lend-Gastein nach Schaffhausen direkte, für alle Züge gültige Fahrpreise für einfache Fahrt und Hin- und Rückfahrt, sowie auch Gepäckstaxen zur Einführung.

Ferner werden mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der Tauernbahn für den Verkehr zwischen Bad Gastein und Basel, ferner Bad Gastein und Zürich direkte, für alle Züge gültige Fahrpreise I., II. und III. Klasse, sowie auch Gepäckstaxen eingeführt.

Näheres ist aus den bei den Fahrkartenschaltern ausgehängten Preistafeln zu entnehmen.

Wien, am 20. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.843/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905. [1220]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

7. August. In der Strecke Doren—Langenegg der Bregenzerwaldbahn wurde der durchgehende Gesamtverkehr mit Zug 614 wieder aufgenommen.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie auf den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die I. Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung in Berlin
   4. bis 21. August 1905;
2. die internationale Kunst- und Gewerbeausstellung in Brüssel
   September 1905;
3. die Bezirks-Gewerbe- und Industrieausstellung in Bühl (Baden)
   6. August bis 3. September 1905;
4. die bienenwirtschaftliche Ausstellung in Danzig
   5. bis 8. August 1905;
5. die Gartenbau-Ausstellung in Darmstadt
   19. August bis 10. September 1905;
6. die Ausstellung photographischer Erzeugnisse und Bedarfsartikel in Darmstadt
   14. August bis 24. September 1905;
7. die I. gastwirtgewerbliche Fachausstellung in Hof
   26. August bis 10. September 1905;
8. die II. allgemeine Ausstellung von Hunden aller Rassen in Jena
   5. und 6. August 1905;
9. die bienenwirtschaftliche Ausstellung in Jena
   29. bis 31. Juli 1905;
10. die Kunstausstellung in Innsbruck
   1. Juli bis 30. Oktober 1905;
11. die deutsche Ausstellung für Bäckerei, Konditorei, Lebküchnerei und verwandte Gewerbe in München
   5. bis 15. August 1905
   (die gleiche Frachtvergünstigung wird auf den Preußischen, Hessischen, Württembergischen, Sächsischen und Badischen Staats- und Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen gewährt).

Bayern. (Eisenbahnrat.) Der bayerische Eisenbahnrat trat am 14. Juli 1905 zu seiner 56. Sitzung am Sitze der General-Direktion der Staatseisenbahnen in München zusammen. Auf der Tagesordnung standen u. a.:

a) Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1905 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife, darunter solche für bestimmte Futtermittel, die anläßlich der vorjährigen Futternot zur Einführung gelangt waren, ferner für die Beförderung von Messingwaren, sowie anderen Fabrikaten aus unedlen Metallen und deren Mischungen (Legierungen) ab verschiedenen größeren bayerischen Stationen nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen;

b) Gewährung der Reexpeditionsbefugnis an das genossenschaftliche Lagerhaus Laberweinting;

c) Änderung, bezw. Neufassung des Ausnahmetarifes Nr. 10 für Saatgut. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Berichtigung einer Entfernung im XXVII. Nachtrage zum Kilometerzeiger.) In dem vom 1. Jänner 1905 gültigen XXVII. Nachtrage ist auf Seite 21 die Entfernung für Bad Aibling im Verkehre mit Zorneding wie folgt zu berichtigen:

	von und nach Bad Aibling	
	a	b
Zorneding	47	.

K. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg beabsichtigt im Wege eines allgemeinen Wettbewerbes die Lieferung einer **Beheizungsanlage** mittels Hochdruckdampf für die neue Lokomotivmontierung in der Werkstätte Lemberg zu vergeben.

Die vorschriftsmäßig ausgefertigten Anbote sind spätestens bis **15. September 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg einzubringen, wo dann am 16. September 1905, 11 Uhr vormittags, die öffentliche Eröffnung der Offerte stattfinden wird.

Alle nötigen Bedingnisse, Anbotformulare, Pläne und sonstigen Behelfe können bei der Abteilung für die Zugförderung und den Werkstättendienst der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion bezogen werden.

Lemberg, am 12. August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien beabsichtigt die Lieferung einer elektrisch angetriebenen Triplexpumpe für die Wasserstation St. Pölten im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der mit den genauen Beschreibungen versehenen Offertformulare, welche verwendet werden müssen, zu erfolgen. Es können jedoch etwaige Änderungen in der Beschreibung durch Streichen oder Ergänzen des Textes mit roter Tinte vorgenommen werden. Diese Behelfe können bei der Fachabteilung für Zugförderung und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, Administrationsgebäude, XV. Mariahilferstraße Nr. 132, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahnlinien erfolgen kann, inkl. aller Nebenspesen zu erstellen.

Der Offerent hat mit seinem Anbote acht Wochen im Worte zu bleiben.

Die vorschriftsmäßig gestempelten, mit den Zeichnungen der offerierten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift **„Offert für die Lieferung von Wasserstations-Einrichtungen“** versehen bis längstens **11. September 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direktion einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 10 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Es wird ausdrücklich bemerkt, daß die k. k. Staatsverwaltung trotz der Überreichung eines Offertes zu keiner Bestellung verpflichtet werden kann.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung eines Feldreservoirs mit 1000 m³ Inhalt in der Station Attnang-Puchheim im approximativen Kostenbetrage von K 40.000 soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speziellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der Kostenanschlag und der Projektsplan können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für Feldreservoirs in der Station Attnang-Puchheim“** längstens am **16. September 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandteile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte oder in denen eine gänzliche oder teilweise Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau beabsichtigt anläßlich der Vergrößerung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der Station Stanislau der Linie Lemberg—Itzkany nachstehende Arbeiten im Wege einer öffentlichen Offert Ausschreibung, und zwar separat für einzelne Professionistengruppen zu vergeben:

a) an einen General-Bauunternehmer gelangen zur Vergebung: sämtliche Demolierungs-, Erd-, Maurer-, Steinmetz- und Zimmermannsarbeiten, ein Teil der Eisen- und Schlosserarbeiten, sämtliche Aborteinrichtungen und Spenglerarbeiten.

An die bezüglichen Professionisten und Werkstätten gelangen zur Vergebung:

b) Tischlerarbeiten samt den daran vorkommenden Schlosserarbeiten;
c) Anstreicherarbeiten;
d) Glaserarbeiten;
e) Malerarbeiten;
f) Schlosserarbeiten;
g) eiserne Dach- und Oberlichtkonstruktionen;
h) Hafnerarbeiten (Koch- und Heizeinrichtungen) und
i) die Herstellung einer Zentralheizungsanlage.

Die Arbeiten ad a) werden nach einem aufgestellten Bauprogramme innerhalb der Jahre 1905, 1906 und 1907 herzustellen sein, die Arbeiten ad b) bis i) werden Hand in Hand mit den Ausführungen sub a) erfolgen müssen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, wie: Baubedingnisse, Projektsbehelfe, Kostenvoranschläge etc., liegen bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion zur Einsicht in den Amtsstunden auf und müssen von den Offerenten vor der Offerteröffnung als „eingesehen“ unterfertigt werden.

Die bezüglichen Offerte, zu denen nur die vorgeschriebenen, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion erhältlichen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind, gehörig gestempelt und versiegelt, mit der Aufschrift versehen: **„Offert für die Erweiterung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in Stanislau“** nebst näherer Bezeichnung der Gruppe spätestens am **23. September 1905, 12 Uhr mittags** (Stadtzeit), im Einreichungsprotokolle zu übergeben oder franko einzusenden.

Das vor der Offerteinreichung bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa in Stanislau zu erlegende Vadium beträgt für die Gruppe:

a) K 18.000 (achtzehntausend);
b) K 2.700 (zweitausendsiebenhundert);
c) K 350 (dreihundertfünfzig);
d) K 600 (sechshundert);
e) K 450 (vierhundertfünfzig);
f) K 450 (vierhundertfünfzig);
g) K 1.300 (tausenddreihundert);
h) K 600 (sechshundert);
i) K 1.200 (tausendzweihundert).

Offerte ohne Erlag des Vadiums werden nicht berücksichtigt werden.

Die Offerteröffnung, zu welcher die Offerenten oder deren Bevollmächtigte zugelassen werden, findet am 23. September 1905, 3 Uhr nachmittags (Stadtzeit), im Amtslokale der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion statt.

Stanislau, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1534	V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kalk, gebrannt, auch zum Düngen, aus Pos. K—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Steinbruch	Göding	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Tarif-Teil II für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 72		Im Kartierungswege		
				Goldenstein						72				
1535	V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 9660-C I/05		Häute der Pos. H—2 b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Budapest S.B.	Monfalcone	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Monfalcone selbst bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber auf eine Anschlußbahn übergehen	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Heller 365	Heller 326	Heller 39	Im Kartierungswege		
				Wien (Matzleinsdorf)					343	305	38			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller inkl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	*)				
1536	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 8846-C I/05 V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905	beteiligten Verwaltungen	Bohnen (Fisolen)	Biała czortkowska	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Triest oder Fiume via Gibraltar oder nach Hafenplätzen des Mittelmeeres (einschließlich des Tyrrhenischen, Jonischen, Ägäischen und Marmara-Meeres) oder nach Echellen des Schwarzen Meeres zur Verschiffung gelangen	vom 1. September 1905 bis Ende August 1906	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	409	363	46	Nach Maßgabe der sinngemäß anzuwendenden „Speziellen Bestimmungen" auf den Seiten 59—61, bezw. 63—65 des Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 59—61, bezw. 63—65 des Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
				Buczacz					393	356	37			
				Chodorów					374	324	50			
				Czernowitz					403	364	39			
				Czortków					409	364	45			
				Hadikfalva					432	376	56			
				Halicz					376	333	43			
				Hatna					441	380	61			
				Hliboka					417	371	46			
				Husiatyn					429	373	56			
				Itzkany					415	382	63			
				Kolomea					359	350	9			
				Kopyczyńce					421	369	52			
				Monasterzyska					385	351	34			
				Sniatyn-Zalucze					383	357	26			
				Stanislau					361	339	22			
				Wygnanka					413	366	47			
				Zabłotów					371	351	17			
				Zuczka					398	364	34			
										*)				
				Bóbrka-Chlebowice				Bestehen keine direkten Frachtsätze		318				
				Bortniki						325				
				Borynicze						321				
				Bukaczowce						328				
				Bursztyn-Demyanów						331				
				Czerepkoutz						372				
				Jezupol						336				
				Markowce						341				
				Sędziszów						375				
				Tłumacz-Palabicze						343				
				Tyśmienica						341				
				Wybranowka						320				

*) Außer den oben ausgewiesenen Frachtsätzen wird bei Auflieferung eines **Minimalquantums von mindestens 3000 Tonnen** (zu 1000 kg) während der Begünstigungsdauer (nach Triest und Fiume zusammen genommen) ein weiterer Nachlaß von 20 Heller pro 100 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf reklamierende Firma lautenden Original-Bahnfrachtbriefe und eventuell der bezüglich des Bestimmungsnachweises bedungenen Zertifikate gewährt. Die bezüglichen Dokumente müssen längstens bis Ende Oktober 1906 in Vorlage gebracht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1537 V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft**		Melasse	Austerlitz	Raudnitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	152 Heller	145 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
1538 V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt Z. 81.442/05		Stamm- und Stangen-Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Polna Stadt	Polna-Stecken	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
1539 V.-B. Nr. 98 v. 24./VIII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Zinkweiß und Bleiweiß der Pos. F—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Settenz	Aussig A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) für mindestens 5.000 kg b) für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	a) 25 Heller b) 23 „	a) 21 Heller b) 16 „	a) 4 Heller b) 7 „	Im Kartierungswege		Die ermäßigten Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche zum Export nach Rußland bestimmt sind

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mitteilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Teil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und ermöglicht hierdurch einen Ueberblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . . .	ganzjährig K 24·—	halbjährig K 12·—	vierteljährig K 6·—
für das **Deutsche Reich** . . .	„ Mk. 25·—	„ Mk. 12·50	„ Mk. 6·25
für das **übrige Ausland** . . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit **jedem Kalendervierteljahr** begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach **aufliegendem** Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franko.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 99. Wien, 26. August 1905. XVIII. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Ein Abzug für Kalo im Sinne des § 78 Betr.-Regl. ist bei teilweise beraubten Sendungen zulässig, wenn nicht erwiesen ist, daß der ganze konstatierte Gewichtsabgang auf Beraubung beruht.

(Entscheidung des k. k. Bezirksgerichtes für Handelssachen in Prag vom 13. Oktober 1904, G.-Z. C I $\frac{419/4}{4}$.)

(Entscheidung des k. k. Handelsgerichtes in Prag vom 29. November 1904, G.-Z. B c $\frac{26/4}{9}$.)

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 25. Jänner 1905, Z. 286.)

Das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen in Prag hat in der Rechtssache des A. L., Schiffseigners und Obstexporteurs in T., Klägers, wider die X-Eisenbahn in T., Beklagte, wegen K 131·28 c. s. c. auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Der Entschädigungsanspruch des Klägers auf Ersatz des Verlustes von 400 kg Äpfel bei den Sendungen vom 25. Oktober 1901 und 30. Oktober 1901 besteht dem Rechtsgrunde nach zu Recht und ist die Beklagte verpflichtet, dem Kläger den angesprochenen Ersatz zu leisten.

Tatbestand.

Nach übereinstimmender Darstellung beider Teile wurden dem Kläger im Oktober 1901 von der Station G. zwei Wagenladungen frischer Äpfel im Nettogewichte von je 10.000 kg zugesendet und durch die beklagte Bahn ausgeliefert.

Bei der Auslieferung wurde bei einem Wagen ein Gewichtsabgang von 315 kg und bei dem anderen Wagen ein solcher von 430 kg, zusammen daher ein Manko von 745 kg durch bahnamtliche Abwiegung konstatiert.

Über die rechtzeitig vom Kläger erhobene Reklamation wurde die durch das Betriebsreglement vorgeschriebene protokollarische Feststellung vorgenommen und wurde dem Kläger für den Gewichtsabgang von 345 kg Entschädigung geleistet, dagegen für 400 kg, als zweiprozentiges Kalo von dem Nettogewichte, verweigert.

Der Kläger beanspruchte nun auch für diese 400 kg Schadenersatz und beantragte, indem er den Einkaufspreis zugrunde legte, die Verurteilung der beklagten Bahn zur Zahlung von K 131·28 mit sechs Prozent Zinsen vom 1. November 1901.

Die beklagte Bahn beantragte die Abweisung der Klage.

Die Verhandlung wurde getrennt und wurde beschlossen, zunächst über den Rechtsgrund und dann über die Höhe der Forderung zu verhandeln.

Die beklagte Bahn stützte ihren auf die Abweisung der Klage gerichteten Antrag zunächst auf die Verjährung, indem sie darauf hinwies, daß die Reklamation des Klägers mit dem am 11. September 1902 zugestellten Bescheide vom 9. September 1902 abgewiesen wurde. Mit derselben wurden zwar die beiden Frachtbriefe noch nicht zurückgestellt, weil sie behufs Erledigung einer Portoreklamation zurückbehalten werden mußten, aber auch wenn man den Zeitpunkt der Rückstellung der Frachtbriefe, nämlich den 6. Februar 1903, in Betracht zieht, sei die einjährige Verjährungsfrist schon längst abgelaufen.

Dagegen nahm der Kläger die dreijährige Verjährungsfrist in Anspruch, indem er unter Anbietung des Beweises durch die beiden bahnamtlichen Tatbestandsprotokolle behauptete, daß es sich in beiden Fällen um einen an der Sendung begangenen Diebstahl und somit um eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn handle.

Die Beklagte widersprach, daß ein Diebstahl stattgefunden hätte, resp. daß sich die Spoliierung auf mehr als 345 kg bezogen hätte, und negierte den klägerischen Anspruch selbst für den Fall, als derselbe nicht verspätet sein sollte, denn für 345 kg habe sie bereits Entschädigung geleistet, für die übrigen 400 kg sei sie aber zu einer solchen nicht verpflichtet, weil diese 400 kg eben den zweiprozentigen Normalsatz repräsentieren, bis

zu welchem bei frischen Früchten die Haftpflicht der Eisenbahn für einen Verlust an Gewicht ausgeschlossen ist.

Demgegenüber hielt der Kläger die Behauptung der groben Fahrlässigkeit, welche darin gelegen sein soll, daß die Bahn den Diebstahl nicht verhütet hat, aufrecht und behauptete überdies unter Anbietung des Sachverständigenbeweises, daß frische Äpfel, wenn sie im Monate Oktober versendet werden, überhaupt keinen Verlust an Gewicht während des Transportes erleiden.

Dem wurde seitens der beklagten Bahn widersprochen.

Schließlich berief sich der Kläger zur Widerlegung der eingewendeten Verjährung auf Anerkenntnis der beklagten Bahn, welches in dem ihm von der Station T. zugekommenen Briefe ddo. 27. März 1902 gelegen sein soll. In diesem Briefe heißt es nämlich:

„Am 30. Oktober v. J. erhielten Sie von G. einen Wagen Obst, bei welchem ein Gewichtsabgang von 430 kg konstatiert wurde. Außerdem erhielten Sie am 25. Oktober v. J. von G. einen Wagen Obst mit einem festgestellten Gewichtsabgang von 315 kg."

Seitens der Beklagten wird widersprochen, daß diesem Briefe der vom Kläger angegebene Sinn beizulegen wäre.

Was die Beweise anbelangt, so wurde der vom Kläger angebotene Sachverständigenbeweis ausdrücklich zurückgewiesen. Dagegen wurde der Urkundenbeweis durch die bahnamtliche Tatbestandsaufnahme zugelassen und der Beklagten die Vorlage der beiden Protokolle, ddo. T., 25. Oktober und 31. Oktober 1901, aufgetragen. Beide enthalten die Bestätigung, daß die Sendungen in gedeckt gebauten Wagen befördert worden sind. Das erstere enthält in der Rubrik „Sonstige Wahrnehmungen" die Eintragung: „Die Plombenkontrolle ergab, daß auf der einen Seite des Wagens von der Zwischenstation S. eine neue Plombe angelegt wurde, was auch im Verladescheine bestätigt erscheint. Beim Öffnen des Wagens wurden bei der Türe, an welcher der Plombenwechsel vorgenommen wurde, in der Ladung einige Vertiefungen bemerkt und waren an diesen Stellen mehrere Äpfel zertreten, welcher Umstand auf eine Beraubung des Wagens schließen läßt. Ferner fehlten bei dem einen Fenster drei Gitterstäbe, welche durch schwache Holzlatten ersetzt waren" und in der Rubrik „Ursache des Schadens" die Bemerkung: „Ursache des Abganges ist zweifellos in einer Beraubung des Wagens sichtbar."

Die Tatbestandsaufnahme ddo. 31. Oktober 1901 enthält nachstehende ähnliche Eintragungen:

„Bei dem einen Fenster fehlten zwei Gitterstäbe und wurde nach Öffnen des Wagens in der Ladung bei diesem Fenster eine ziemlich große Grube konstatiert. Laut Verladeschein fehlte in der Station V. eine Plombe, resp. wurde konstatiert, daß eine Plombe abgerissen und dann wieder zusammengebunden war. Diese Plombe wurde in der Station S. durch eine andere ersetzt. Den ganzen Umständen nach ist der Wagen beraubt worden."

Entscheidungsgründe:

Auf Grund der von der beklagten Bahn ausgestellten Tatbestandsaufnahmen hat sich das Gericht überzeugt, daß in beiden Fällen ein Diebstahl stattgefunden hat.

Ein an dem Frachtgute von einem Dritten begangener Diebstahl kann der Eisenbahn nicht ohne weiteres als grobe Fahrlässigkeit (welche der auffallenden Sorglosigkeit des § 1324 a. b. G.-B. begrifflich gleichkommt) zugerechnet werden, denn bei der Massenhaftigkeit der durch die Bahn zu bewerkstelligenden Transporte ist ein Diebstahl selbst an einem im verschlossenen Güterwagen befindlichen Kollo auch bei der größten Wachsamkeit des Bahnpersonales noch immer denkbar. Es kommt hier immer auf die näheren Umstände des Falles an.

Werden nun diese betrachtet, so kann der Beobachtung nicht entgehen, daß die unter Erbrechung des Fenstergitters vorgenommene Entwendung von mehr als 3 oder 4 q Äpfel aus einem mit Plomben verschlossenen Wagen kaum auf einen einzigen Täter schließen läßt, daß dieselbe auch nicht ein Werk von nur wenigen Minuten sein konnte, sondern vielmehr eine geraume Zeit erheischte und höchstwahrscheinlich verübt wurde, während der Zug sich in einer Station längere Zeit aufhielt. Es mußten auch zum Wegtragen entweder mehrere Säcke oder Körbe oder ein Faß bei der Hand sein.

Dabei darf schließlich nicht unberücksichtigt bleiben, daß zum Wegtragen eines 1 q wiegenden Fasses schon eine gehörige Kraftanstrengung notwendig ist.

Bei Erwägung aller dieser Umstände kann man sich nicht der Überzeugung verschließen, daß eine derartige Entwendung nur bei einer auffallenden Sorglosigkeit des Bahnpersonales möglich war, daß daher mit Rücksicht auf § 9 Betr.-Regl. eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn vorliegt.

Wird aber die grobe Fahrlässigkeit angenommen, so verjährt der Entschädigungsanspruch nach § 91 Betr.-Regl. erst nach drei Jahren und ist auch die im § 78 Betr.-Regl. zugunsten der Bahn statuierte Rechtsvermutung, daß ein Gewichtsverlust in dem daselbst angeführten Normalsatze der natürlichen Beschaffenheit des Frachtgutes entspricht und aus derselben entstanden ist, ausgeschlossen (§ 78, Abs. 5, Betr.-Regl.).

Hiermit ist die Ersatzpflicht der beklagten Bahn dem Rechtsgrunde nach dargetan und daher nicht nötig, sich mit der Frage zu befassen, ob in dem Briefe des Stationsvorstandes von T., ddo. 27. März 1903, ein Anerkenntnis im Sinne des § 91 Betr.-Regl. gelegen ist.

Die Frage wäre übrigens zu verneinen, weil die Anerkennung des Gewichtsabganges noch keineswegs eine Anerkennung des Anspruches in sich schließt. Desgleichen war es auch überflüssig, in die Erörterung der Frage einzugehen, ob frische Äpfel im Monate Oktober überhaupt keinen Gewichtsverlust während des Transportes erleiden.

Das k. k. Handelsgericht in Prag hat infolge Berufung der Beklagten gegen dieses Urteil auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten mündlichen Berufungsverhandlung zu Recht erkannt:

Der Berufung der Beklagten wird stattgegeben. Das angefochtene Urteil der ersten Instanz wird dahin abgeändert, daß der Entschädigungsanspruch des Klägers auf Ersatz des Verlustes von 400 kg Äpfel bei den Sendungen vom 25. und 30. Oktober 1901 dem Rechtsgrunde nach nicht zu Recht besteht und die Beklagte demgemäß nicht verpflichtet ist, dem Kläger für dieselben Ersatz zu leisten.

Tatbestand:

Die Berufung stützte die Beklagte darauf, daß die zwei Fragen, die im vorliegenden Streite zu entscheiden sind, nämlich:

I. Trifft die Bahn der Vorwurf grober Fahrlässigkeit, wenn man auf Grund der vorgelegten Tatbestandsaufnahme Diebstahl am Frachtgute annimmt, und

II. ist die Bahn berechtigt, selbst bei Annahme eines Diebstahles, jedoch ohne daß bewiesen ist, daß das ganze Manko gestohlen wurde, im Sinne des § 78 Betr.-Regl. ein zweiprozentiges Kalo in Abzug zu bringen?

seitens des ersten Richters nicht gehörig erörtert, bezw. gewürdigt wurden, daß derselbe auch nicht klargestellt hat, ob nicht die Beklagte trotz vorhandenen Diebstahles berechtigt sei, sich ein zweiprozentiges Kalo infolge Schwundes der Äpfel vom Gewichte derselben abzurechnen und den bezüglich des behaupteten Schwundes angebotenen Sachverständigenbeweis nicht zuließ.

Dagegen bestritt der Kläger die Berufungsgründe der Beklagten ihrem vollen Inhalte nach als unstichhältig.

Über den Umstand, daß frische Äpfel im Monate Oktober bei einem Transporte von G. bis T., der acht bis zehn Tage in Anspruch nimmt, einem zweiprozentigen Schwunde unterliegen, bezw. daß dieselben kein Gewichtsmanko erleiden, wurde vom Gerichte zweiter Instanz ein Sachverständigenbeweis durch den Sachverständigen im Obstfache W. P. zugelassen. Dieser hatte nachstehendes Ergebnis.

Nach dem Gutachten des W. P. verlieren Äpfel, welche im Monate September gepflückt worden sind, wenn sie im Oktober versendet werden, weniger an Gewicht, als Äpfel, welche kurz vor dem Transporte gepflückt und verladen worden sind; denn Äpfel, welche bereits längere Zeit vor dem Transporte reif geworden sind und abgepflückt wurden, sind zum Teile schon ausgetrocknet, während frische Äpfel erst der Austrocknung unterliegen. Er könne deshalb bestätigen, daß frische Äpfel, welche von der Station G. nach T. in einem geschlossenen Wagen versendet werden, wenn der Transport derselben acht bis zehn Tage in Anspruch nimmt, während des Transportes ein Prozent, höchstens zwei Prozent abnehmen.

Entscheidungsgründe:

Aus Anlaß der von beiden Parteien unbestrittenen Beraubung der beiden Wagen hat die Beklagte dem Kläger für 345 kg Äpfel Ersatz geleistet, für die restlichen 400 kg des konstatierten Schadens jedoch dem Kläger den Ersatz verweigert und das nach Anschauung des Berufungsgerichtes mit vollem Recht, denn, wenn auch klargestellt ist, daß eine Beraubung beider Wagen stattfand, so wurde vom Kläger nicht der Beweis erbracht, daß das ganze konstatierte Manko per 745 kg gestohlen worden ist.

Insoweit jedoch dieser Nachweis mangelt, tritt die im § 78 Betr.-Regl. enthaltene Rechtsvermutung ein, daß die Sendung ihrer natürlichen Beschaffenheit nach — es handelt sich ja um frische Äpfel — bei dem Transporte einem zweiprozentigen Schwund unterlegen ist.

Den bezüglich des Schwundes angebotenen Beweis durch Sachverständige hat der Richter erster Instanz nicht zugelassen und dies mit Unrecht; denn, sobald durch Sachverständige konstatiert wird, daß frische Äpfel bei einem acht bis zehn Tage dauernden Transporte in einem geschlossenen Waggon einem zweiprozentigen Gewichtsabgange unterliegen können, hört mit Rücksicht darauf, als die Beklagte den Kläger für das das Quantum von 400 kg übersteigende Manko bereits entschädigt hat, jedweder weitere Entschädigungsanspruch des Klägers gegen die Beklagte von selbst auf.

Nach § 78 (5) Betr.-Regl. kann nämlich die Beklagte den erwähnten zweiprozentigen Gewichtsverlust der Äpfel dem Kläger nicht einwenden, wenn

1. nachgewiesen wird, daß

a) dieser Verlust nach den Umständen das Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit der Äpfel entstanden ist, oder

b) daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht, sowie

2. nach § 78 (6) Betr.-Regl. beim gänzlichen Verluste des Gutes.

Da die Sendung der Äpfel nicht zur Gänze, sondern nur teilweise in Verlust geraten ist, so war mit Rücksicht auf die vorangeführten im Abs. (5) des § 78 Betr.-Regl. statuierten Bestimmungen zum Erweise des behaupteten zweiprozentigen Gewichtsverlustes der transportierten Äpfel der angebotene Sachverständigenbeweis zuzulasen.

Da nun der abgehörte Sachverständige W. P. sein Gutachten dahin abgab, daß Äpfel, d. i. frische, nicht getrocknete Äpfel, welche in einem geschlossenen Wagen versendet werden, wenn der Transport derselben acht bis zehn Tage in Anspruch nimmt, einen Gewichtsverlust von ein Prozent, höchstens zwei Prozent erleiden, so gilt für die Beklagte nach § 78 (5) Betr.-Regl. die Vermutung, daß bei den transportierten Äpfeln tatsächlich ein Gewichtsverlust eintrat, und kann die Beklagte daher nach § 78 (2) Betr.-Regl. einen zweiprozentigen Gewichtsverlust, d. i. bei 20.000 kg Nettogewicht 400 kg für sich in Anspruch nehmen und der Kläger sich hierdurch nicht beschwert fühlen und irgend einen Entschädigungsanspruch bezüglich dieses Gewichtsverlustes von 400 kg Äpfel an die Beklagte stellen.

In betreff der von der Beklagten eingewendeten Verjährung der Klagsansprüche des Klägers und der ihr zur Last gelegten, von ihr jedoch in Abrede gestellten groben Fahrlässigkeit schließt sich das Berufungsgericht der Rechtsanschauung des ersten Richters an. Da aus den von diesem dargestellten Gründen grobe Fahrlässigkeit auf seiten der Beklagten bei dem Transporte der Äpfel vorlag, sind die Klagsansprüche des Klägers nach § 91 Betr.-Regl. erst der dreijährigen Verjährung unterworfen und sind deshalb wegen Nichtablaufes dieser Zeit bis jetzt nicht verjährt.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat infolge Revision des Klägers gegen das vorstehende Urteil in nicht öffentlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Der Revision wird nicht stattgegeben.

Gründe:

Die Annahme des Berufungsgerichtes, daß der Kläger nicht erwiesen habe, daß das ganze konstatierte Manko von 745 kg Äpfel gestohlen wurde, steht entgegen der Einwendung des Klägers mit den Akten keineswegs im Widerspruche, weil aus den beigebrachten bahnamtlichen Tatbestandsaufnahmen nur hervorgeht, daß die beiden Wagen, in denen die Äpfel transportiert wurden, beraubt worden sind, hieraus aber keineswegs folgt, welches Quantum Äpfel und daß insbesondere das Quantum von 745 kg gestohlen wurde.

Die bloße Tatsache aber, daß 745 kg an dem Gewichte der Äpfel fehlten, vermag den Beweis des Diebstahles dieses Quantums nicht zu erbringen, weil Äpfel auf dem in Rede stehenden Transporte nach dem Gutachten des Sachverständigen einen Schwund von ein Prozent bis zwei Prozent erleiden und nicht feststeht, ob und in welchem Maße der Schwund schon eingetreten war, als die Beraubung der Wagen stattfand.

Das Berufungsgericht hat die Sache aber auch rechtlich ganz richtig beurteilt und genügt es, auf die Begründung des berufungsgerichtlichen Urteiles zu verweisen.

Es war somit der Revision nicht stattzugeben.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sedletz-Kuttenberg nach Zruč. (Baukonsens für ein Wohngebäude, ein Nebengebäude und eine Lokomotivremise nächst der Station Zruč.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 10. Juni auf Grund der am 30. Mai abgehaltenen Lokalkommission rücksichtlich des Projektes für die Errichtung eines Wohngebäudes, eines Nebengebäudes und einer Lokomotivremise nächst der Station Zruč der Lokalbahn Rataj-Kácow aus Anlaß des Anschlusses der im Baue befindlichen Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 29.558.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Mank über St. Leonhard am Forst nach Ruprechtshofen. (Projekt für die mechanische Einrichtung der Wasserstation Ruprechtshofen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Juli das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Projekt für die mechanische Einrichtung der Wasserstation Ruprechtshofen der schmalspurigen Lokalbahn Mank-St. Leonhard am Forst-Ruprechtshofen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 30.589.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Projekt für die Errichtung eines weiteren Stationsgeleises, sowie für die Herstellung einer Remise für Lokomotiven und Motorwagen nebst Wasserstations-, Wohnungs- und Kasernenanbau in der Anschlußstation Sudoměř-Skalsko.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. Juli den vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Situationsplan für die nachträglich in der Anschlußstation Sudoměř-Skalsko der im Baue befindlichen normalspurigen Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka in Aussicht genommenen Bauherstellungen genehmigt. Die gleichzeitig in Vorlage gebrachten Detailpläne für die Lokomotivremise nebst Wohnungs- und Wasserstationsanbau in der genannten Station wurden an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 31.471.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Daudleb über Wamberg nach Rokitnitz. (Detailprojekte für die eisernen Tragwerke der Brücken in km 7·9/10, 10·0/1, 11·2/3, 11·4/5, 11·5/6 und 14·7/8.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. August die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojekte für die eisernen Tragwerke der Brücken in km 7·9/10, 10·0/1, 11·2/3, 11·4/5, 11·5/6 und 14·7/8 der im Baue befindlichen normalspurigen Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz von 3·0 m, bezw. 6·0 m, 4·0 m, 15·0 m und 8·0 m senkrechter Lichtweite unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 36.186.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Neuhaus nach Wobratein. (Baukonsens für die Hochbauten.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 15. Juli auf Grund der durchgeführten Überprüfung im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projekte, betreffend die im Zuge der in Bauausführung befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Neuhaus-Wobratein befindlichen Hochbauten den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 36.269.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Troppau nach Grätz. (Baukonsens für eine Wartehalle in der Station Grätz.) Die k. k. Landesregierung hat unterm 29. Juli auf Grund des anstandslosen Befundes hinsichtlich des vom Standpunkte der schlesischen Landesbauordnung und der Lokalinteressen geprüften Projektes für eine Wartehalle samt Einbau für Zugsbegleiter in der Station Grätz der Lokalbahn Troppau-Grätz den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 37.795.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Eisenbahnstrecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein.) Die Eisenbahnstrecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein mit den Stationen Schwarzach-St. Veit, Dorf Gastein, Hof Gastein und Bad Gastein und den Haltestellen Kaltenbrunn und Klammstein wird am 5. September 1905 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Stationen sind für den Gesamtverkehr, die Haltestellen nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet. Die Abfertigung von Gepäck in Kaltenbrunn und von Personen und Gepäck in Klammstein erfolgt im Nachzahlungswege. Die Beförderung explosiver Gegenstände auf dieser Linie ist ausgeschlossen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 25. Juli der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Béla Gerster & Emil Török und Konsorten für eine von der Station Rozsnyó (Rosenau) der Lokalbahn Bánréve-Rozsnyó-Dobsina ausgehende, bis zur Großgemeinde Dernö führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 25. Juli dem Iván Obad in Agram und Konsorten für eine
   a) von der Station Zdenčina der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und bis Pisarovina führende;
   b) von der zukünftigen Station Pisarovina der Linie a) ausgehende und in deren Fortsetzung diese an einem geeigneten Punkte nächst Szedičko mit der Save verbindende

   normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 26. Juli dem Adolf Wolf und Konsorten in Losoncz für eine
   a) von der Station Hatvan der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese in der Station Mahora mit den Nógrader Komitats-Lokalbahnen;
   b) als Variante der Linie a), von der Station Lörinczi (nächst Hatvan) dieser Linie abzweigende und dieselbe in der Station Nándor gleichfalls mit den Nógrader Komitats-Lokalbahnen

   verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 27. Juli der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Béla Gerster & Emil Török für eine
   a) von der Station Igló der Lokalbahn Igló-Lőcse (Leutschau) abzweigende und diese in der Station Betlér mit der Lokalbahn Bánréve-Betlér-Dobsina (Dobsch);
   b) von der zukünftigen Station Merény der Linie a) abzweigende und diese in der Station Szomolnokhuta mit der Kaschau-Oderberger Bahn

   verbindende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 29. Juli der Direktion der Firma „Aradi közuti és téglagyár részvény társaság (Arader Straßenbahn- und Ziegelfabriks-Aktiengesellschaft) für eine:

a) von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Straßenbahnnetzes der kgl. Freistadt Arad ausgehende, bis zur Station Uj-Arad (Neu-Arad) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen führende;

b) von der Station Uj-Arad abzweigende und diese in der Station Varjas mit der Lokalbahn Valkány-Varjas und der projektierten Lokalbahn Varjas—Nagy-Kikinda verbindende normalspurige Straßen-, bezw. Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlaß vom 29. Juli der Direktion der Nógrader Komitats-Lokalbahnen für eine:

a) von der Station Nagy-Széczény der Nógrader Komitats-Lokalbahnen abzweigende und diese in der Station Pálfalva, eventuell in der Station Salgótarján mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen;

b) von der zukünftigen Station Kis-Hartyán der Linie a) abzweigende und diese in der Station Kisterenne mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen

verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

7. Der Direktion der Firma „Elsö dél-nyugoti-határ örvidéki helyi érdekü vásut részvény társaság“ (Erste südwestliche Grenzbahnen-Aktiengesellschaft) für eine:

a) von der zukünftigen Station Otočac der projektierten Lokalbahn Ogulin-Otočac-Bihac ausgehende und diese über Kronpoto mit der Seeschiffahrtsstation Zengg (Sinj);

b) von der zukünftigen Station Kronpoto der Linie a) aus diese mit der Seebäderstation von Cirkvenicza;

c) von Cirkvenicza aus einerseits die Linien a) und b) mit der Stadt Porto-Ré (Kraljevica) und dem dortigen Hafen des kroatischen Litorale;

d) anderseits die Linien a), b) und c) in nördöstlicher Richtung mit der Hauptlinie Budapest—Zagráb (Agram)—Plase—Fiume der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen nächst Profil 1731 oder in der diesem nächstgelegenen Station Plase-Cirkvenicza

verbindende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn (Gebirgsbahn mit 70 cm Spurweite) mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 23. August bis 5. September 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

23. August, *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Dubrovnik“, Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

24. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

25. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Sultan“, Kapitän P. A. Leva, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

26. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Metcovich“, Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

29. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene“, Kapitän M. A. Tarabocchia, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

30. August, *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Almissa“, Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

31. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

1. Septbr., *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Thetis“, Kapitän S. Cilunak, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

2. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Dubrovnik“, Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

5. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda“, Kapitän N. Fonda, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 95·—.

Venedig.

24. August,	Dampfer „Espero“, Kapitän G. Boccalari	um Mitternacht.
28. „	Dampfer „Espero“, Kapitän G. Boccalari	
31. „	Dampfer „Espero“, Kapitän G. Boccalari	
4. Septbr.,	Dampfer „Espero“, Kapitän G. Boccalari	

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

27. August, um 8 Uhr früh, Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus.
3. Septbr., um 8 Uhr früh, Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus.

Levante und Mittelmeer.

24. August, um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Semiramis“, Kapitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi.

24. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Melpomene“, Kapitän . . . ., mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Orion“, Kapitän . . . ., mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

29. August, um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Styria“, Kapitän G. Burgstaller, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santà Maura und Prevesa.

31. „ um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Cleopatra“, Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi.

31. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Juno“, Kapitän G. Bianchi, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

3. Septbr., um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Salzburg“, Kapitän E. Winterhalter, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

5. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Goritia“, Kapitän C. Bar. Bretfeld, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

5. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Thalia“, Kapitän L. Ivancich mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

Ostindien, China und Japan.

27. August, um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Trieste", Kapitän D. Mistrorigo, [von Fiume †) am 22. August] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

3. Septbr., um 4 Uhr nachmittags (direkte Linie Triest—Bombay),**) Dampfer „Imperator", Kapitän F. Mosca, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Kapitän C. Matkovich, [von Fiume †) am 7. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Karachi, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Nippon", Kapitän L. Soich, [von Fiume †) am 22. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. August, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Koerber", Kapitän A. Foresti, [von Fiume †) am 25. August] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

28. Septbr., um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume †) am 25. September] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Brasilien.

10. Septbr., um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „India", Kapitän F. Tosoni, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Verschiedene Mitteilungen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 10. Mai fand in Teplitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Karl Wolfrum und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Richard M. Gräf die diesjährige (47.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 72 Aktionäre teil, welche 15.947 Aktien und 842 Genußscheine mit 1274 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904: I. Bezüglich des alten Netzes: die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre K 1,385.811·36 (gegen K 1,507.108·33 im Jahre 1903), die Einnahmen aus dem Eilgut- und Frachtenverkehre K 11,900.856·31 (K 12,909.254·56), die verschiedenen Einnahmen K 1,439.365·55 (K 1,393.280·75), die Betriebsausgaben K 5,838.243·32 (K 6,060.507·67), die sonstigen Auslagen Kronen 2,676.449·11 (K 2,720.501·05), das Erfordernis für den Prioritätendienst K 1,392.562·25 (K 1,392.410·—) und der Überschuß K 4,818.778·54 (K 5,636.224·92). II. Bezüglich der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg: die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre K 754.861·97 (K 735.038·98), die Einnahmen aus dem Eilgut- und Frachtenverkehre K 1,455.818·58 (Kronen 1,493.110·62), die verschiedenen Einnahmen K 234.770·65 (Kronen 162.452·21), die Betriebsausgaben K 2,262.202·32 (K 2,202.242·84), die sonstigen Auslagen K 235.071·86 (K 225.336·12), das Erfordernis für den Prioritätendienst K 1,842.632·75 (K 1,840.523·12) und der Abgang K 1,894.455·73 (K 1,877.500·27). Der Gesamtüberschuß (beider Linien) stellte sich somit auf K 2,924.322·81 (K 3,758.724·65), bezw. nach Abzug der Pauschalzahlung an die Staatseisenbahn-Verwaltung per K 200.000 (K 200.000) auf K 2,724.322·81 (K 3,558.724·65). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 482.165·51 (K 480.528·89) und des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 105.355·73 (K 58.595·15) standen zur Verfügung der Generalversammlung K 3,311.844·05 (K 4,097.848·69). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne für Aktientilgungszwecke K 205.150 (K 195.350), zur Ausschüttung einer fünfprozentigen Aktiendividende K 1,719.600 (K 1,729.400), für die Verwaltungsratstantieme K 102.361·02 (K 162.992·96), zur Verteilung einer dreiprozentigen Superdividende an die Aktien und Genußscheine K 1,142.850 (5 Prozent — K 1,904.750) zu verwenden und den Rest per K 141.883·03 (K 105.355·73) auf neue Rechnung vorzutragen. Nach der Wahl des Revisionsausschusses wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, behufs Bedeckung des Mehrerfordernisses am Baukapitale der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, sowie des Erfordernisses für weitere Investitionen auf dieser Lokalbahn ein Prioritätsanlehen bis zur Höhe von Mk. 5,000.000 — oder dem entsprechenden Betrage in Kronen — aufzunehmen, wobei festgesetzt wurde, daß die Begebung der Obligationen nach Maßgabe des eintretenden Bedarfes stattzufinden habe.

In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Fabrikant Karl Wolfrum zum Präsidenten und Generalkonsul Alfred Thieme zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 34.658.]

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn. (Generalversammlung.) Am 24. März fand in Innsbruck unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Bürgermeisters Wilhelm Greil und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Felix Gabos die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche ein Aktienkapital von K 525.600 mit 262 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 95.283·38 (gegen K 81.890·53 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 48.134·67 (K 43.313·76), der Betriebsüberschuß K 47.148·71 (K 38.576·77) und der Gewinn K 59.953·02 (Kronen 50.936·18). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie aus dem Gewinne Kronen 942·97 (K 663·78) dem Betriebsreservefonds zuzuweisen, K 2000 für die Tilgung einer Prioritätsaktie, K 20.000 (K 20.000) zur Auszahlung einer vierprozentigen (4 Prozent) Vorzugsdividende an die Prioritätsaktien und K 18.000 (K 12.000) zur Ausschüttung einer dreiprozentigen (2 Prozent) Stammaktiendividende, ferner K 1137·15 zu Abschreibungszwecken zu verwenden, weiters K 1000 in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen und den Rest per K 16.872·90 (K 12.359·41) auf neue Rechnung vorzutragen. Nach der Wiederwahl des ausscheidenden Verwaltungsratsmitgliedes Anton Norer erfolgte die Wahl des Revisionsausschusses.

In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Bürgermeister Wilhelm Greil zum Präsidenten und Obermagistratsrat Heinrich Gschliesser zu dessen Stellvertreter wiedergewählt. [E.-M.-Z. 35.661.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXV. Stückes.) Das am 14. August 1905 herausgegebene CXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2008: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 9. August 1905, Z. 40.244, betreffend die Aufhebung der Beschränkungen des Verkehres mit Klauentieren im politischen Bezirke Göding.

— (Inhalt des CXVI. Stückes.) Das am 17. August 1905 herausgegebene CXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2009: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 15. August 1905, Z. XII-28/6, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXVII. Stückes.) Das am 18. August 1905 herausgegebene CXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2010: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 15. August 1905, Z. 198.079, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2011: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 16. August 1905, Z. 39.626, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2012: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 16. August 1905, Z. 22.093, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2013: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. August 1905, Z. 37.637, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Gurkfeld (Krain) nach Kroatien-Slawonien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, gelangen nachstehende direkte Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

Artikel	Verkehrsrelation von	Verkehrsrelation nach	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Bedingungen, unter welchen die Frachtsätze zur Anwendung gelangen
Milch als Eilgut	Rátót M.Á.V.	Graz St.B.	137	Aufgabe in beliebigen Mengen
Milchgefäße, gebrauchte, leere, retourgehende, als Eilgut	Graz St.B.	Rátót M.Á.V.	121	

Wien, am 24. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.158/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 99 v. 26./VIII. 1905. [1221]

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Tarif vom 1. November 1901.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Wickwitz (B.E.B.) mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 28 (Mineralwasser) einbezogen:

Nach und von	Wickwitz Mark für 100 kg
Frankfurt a. M. (Hafen) / Frankfurt a. M. Hauptbhf. transit	1·76
Gustavsburg (transit)	1·85
Mainz (Hafen) / Kastel (Hafen)	1·87
Mannheim transit / Ludwigshafen a. Rh. transit	1·93

Für direkt von Wickwitz abgefertigte Sendungen werden beim Nachweise der überseeischen Ausfuhr folgende Beträge rückvergütet:

Im Verkehre mit	Mark für 100 kg
Frankfurt a. M. (Hafen) / Frankfurt a. M. Hauptbhf. transit	0·26
Gustavsburg (transit)	0·28
Mainz (Hafen) / Kastel (Hafen)	0·29
Mannheim transit / Ludwigshafen a. Rh. transit	0·30

Wien, am 23. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.206/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905. [1222]

Deutsch - Österreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bregenz, Buchs und Salzburg.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der Tauernbahn werden im Verkehre zwischen Bad Gastein und Karlsruhe über Feldkirch direkte, für alle Züge gültige Fahrpreise I. und II. Klasse für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt, letztere nur nach Bad Gastein, ferner direkte Gepäckstaxen eingeführt.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 15. September 1905 im Verkehre von St. Anton nach Konstanz und Friedrichshafen, sowie in umgekehrter Richtung, endlich von St. Anton nach Mannheim, Frankfurt a. M. und Darmstadt über Feldkirch direkte, für alle Züge gültige Fahrpreise II. und III. Klasse, sowie direkte Gepäckstaxen eingeführt.

Näheres ist aus den bei den Personenschaltern ausgehängten Preistafeln zu entnehmen.

Wien, am 23. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.107/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905. [1223]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 97 vom 22. August 1905, fortl. Nr. [1196], hat es in der Rubrik „unter 5000 kg“ statt „a“ (klein) richtig zu lauten: „A“.

Teplitz, am 24. August 1905.

V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905. [1224]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Einführung von Fahrpreisen.

Mit 15. September 1905 gelangen von Golč-Jenikau-Stadt nach Prag St.E.G. über Kolin direkte einfache Fahrkarten zum Preise von 1110 Heller für die I., 740 Heller für die II. und 370 Heller für die III. Klasse zur Einführung. In den Fahrpreisen ist die Fahrkartensteuer bereits enthalten.

Von Golč-Jenikau-Stadt bis Kolin gelten die Fahrkarten für Personenzüge, von Kolin bis Prag St.E.G. für Schnellzüge.

Wien, am 22. August 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905. [1225]

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Kohlen vom 1. April 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft.

Er enthält in der Hauptsache:

1. Änderungen der Schnittabelle 1.
2. Anderweitige Schnittsätze der Schnittabelle B für einige bayerische Stationen.
3. Die Einbeziehung einer Anzahl bayerischer Stationen in den Ausnahmetarif.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober 1905 in Wirksamkeit.

Wien, am 24. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.034/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905. [1226]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Fahrkarten.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der Tauernbahn gelangen direkte Fahrkarten für den Verkehr von Bad Gastein nach einigen Südbahnstationen über Schwarzach-St. Veit zur Einführung.

Dagegen werden mit dem gleichen Zeitpunkte infolge Einstellung des Omnibusverkehres in der Strecke Lend-Gastein—Bad Gastein die Fahrpreise für den Verkehr von Graz nach Bad Gastein über Lend-Gastein aufgehoben.

Näheres ist den in den Stationen zum Aushange gelangenden Preistafeln zu entnehmen.

Wien, am 23. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.314/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905. [1227]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 96 vom 19. August 1905 auf Seite 2127 unter [1185] erfolgten Kundmachung, betreffend Einbeziehung der Station Radymno in den Ausnahmetarif Nr. 38/III (Gemüse etc.) des Tarifes für den obgenannten Verkehr, ist der für die Station Königshütte Oberschles. unter III a bezifferte Frachtsatz von „156“ auf **„166“** Pfg. für 100 kg richtigzustellen.

Wien, am 23. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.580/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905.

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Fachausstellung für Tischlerei, Möbelfabrikation und verwandte Gewerbe in Prag. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgegenstände.) Anläßlich der in der Zeit vom 7. September bis 15. Oktober 1905 in Prag stattfindenden Fachausstellung für Tischlerei, Möbelfabrikation und verwandte Gewerbe finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Kunstausstellung in Klagenfurt. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 15. Juli bis 31. August 1905 in Klagenfurt stattfindenden Kunstausstellung finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf der Strecke Klagenfurt—Wien der Südbahn-Gesellschaft, bezw. der k. k. österr. Staatsbahnen die in dem Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausstellung der Erzeugnisse der Landwirtschaft und des Kleingewerbes der ruthenischen Bevölkerung Galiziens in Kolomea. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 4. bis 10. September 1905 in Kolomea stattfindenden Ausstellung der Erzeugnisse der Landwirtschaft und des Kleingewerbes der ruthenischen Bevölkerung Galiziens finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien die in dem Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausstellung für Agrikultur und Industrie in Neu-Sandec. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 26. August bis 3. September 1905 in Neu-Sandec stattfindenden Ausstellung für Agrikultur und Industrie finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den in Galizien gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil I, Abteilung B, die in dem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Industrielle Ausstellung von Landesprodukten in Drohobycz. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 23. September bis 31. Oktober 1905 in Drohobycz stattfindenden industriellen Ausstellung der Landesprodukte finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den in Galizien gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil I, Abteilung B, die in dem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Kunstausstellung in Bad Bělohrad. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 23. Juli bis 20. August 1905 in Bad Bělohrad abgehaltenen Kunstausstellung wurden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zugestanden.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach gelangt in der Station Judenburg eine Wage mit 8·0 m langer Brücke, 30.000 kg Tragfähigkeit und ununterbrochenem Geleise zur Ausführung, deren Lieferung und Montierung im Offertwege vergeben wird.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten werden acht Wochen vom Tage der Bestellung bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, sind bis **9. September 1905, 12 Uhr mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für die Herstellung einer Wage mit 8·0 m langer Brücke, 30.000 kg Tragfähigkeit und ununterbrochenem Geleise in der Station Judenburg“** einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 9. September 1905, 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis 9. Oktober 1905 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der offerierten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Kaution liegen bleibt.

Die Offerenten wollen sich bezüglich der Zusendung der allgemeinen Bedingnisse für Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen, der besonderen Bedingnisse für Gegenstände mechanischer Ausrüstung und des Offertformulares an die gefertigte Staatsbahn-Direktion wenden.

Offerte, betreffend die Herstellung von Brückenwagen mit hydraulischer Hebevorrichtung oder von Fairbanks-Wagen werden nicht berücksichtigt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Für die Station Olmütz-Hodolein gelangt eine Waggon-Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung von 8 m Länge und 30 t Tragfähigkeit im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die Offertbehelfe liegen in der hierseitigen Abteilung für Bahnerhaltung und Bau zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **5. September 1905, 12 Uhr mittags,** mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für eine Brückenwage in der Station Olmütz-Hodolein“** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion zu überreichen und gelangen an diesem Tage um 3 Uhr nachmittags zur Eröffnung, welcher beizuwohnen den Offerenten freisteht.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden oder auch sämtliche Offerte zurückzuweisen.

Olmütz, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1540	V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 37.570/05	Ein neuer leerer Zisternenwagen	Oświęcim	Zuczka	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Der Wagen muß in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellt werden	vom 1. September 1905 bis auf weiteres, längstens bis 15. Oktober 1905	Lokalgütertarif		8 Heller pro Kilometer und Wagen		Im Kartierungswege		
1541	V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlröhren der Pos. E—6 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 (exkl. Gußröhren)	Komotau B.E.B.	Wien St.E.G. loko	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	217 Heller	208 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		
1542	V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz** Z. 21.727-6/05		Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gegen vorherige Anmeldung der zu verfrachtenden Mengen und Bekanntgabe der Versandstationen an die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz	verschiedenen Stationen	Groß-Senitz (Lokalbahn Olmütz-Čellechowitz)	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 4. August 1905 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3, 1. Abteilung, für die Lokalbahn Olmütz-Čellechowitz vorgesehenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle und Wahrung einer dem ermäßigten Frachtsatze für die Entfernung von 41 km entfallenden Minimalgebühr		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1906 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz zu bewirken ist	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen zur Erweiterung und Einrichtung einer Maschinenfabrik in Groß-Senitz bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1543	V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Borohradek	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Bau eines Dampfsägewerkes in Borohradek bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Verschieden	20 Prozent von den Frachtsätzen des Lokaltarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1906	
1544	V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905	Böhmischen Nordbahn	Lohe der Tarifposition L—12 der Güterklassifikation	Sebnitz transit	Hainspach-Wölmsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel gültigen Tarifbestimmungen. Abladen obliegt dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife, Teil II	37 Heller	27 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
1545	V.-B Nr. 99 v. 26./VIII. 1905	Gablonzer elektrischen Bahnen	Braunkohle	Reichenau b/G.	Grünwald	Aufgabe in Wagenladung	bis auf Widerruf	Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 42, Pos. 949	13	10	3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1906	
					Johannesberg				15	12	3			

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
69 V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905	Nr. 3 vom 10. Jänner 1905	187	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 14.797/05	Nicht namentlich angeführt	Packpapier aus Pos. P—1, lit. b)	Freiung 1. B.	Wien Praterkai	Der Text in der Rubrik 4 ist abzuändern auf: Papier aus Pos. P—1, lit. b), der am 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	
		188					Wien St.E.G. trs. Wien K.F.N.B. trs.		
70 V.-B. Nr. 99 v. 26./VIII. 1905	Nr. 71 vom 22. Juni 1905	1283	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 14.797/05	Nicht namentlich angeführt	Packpapier aus Pos. P—1, lit. b)	Winterberg	Wien Praterkai	Der Text in der Rubrik 4 ist abzuändern auf: Papier aus Pos. P—1, lit. b), der am 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	
		1284					Wien St.E.G. trs. Wien K.F.N.B. trs.		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 100. **Wien, 29. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. August 1905, Z. 37.105, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchsberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtigzustellen.

Wrba m. p.

Verzeichnis

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
10315	Scholz Josef	1	.	.	.	.	1
11238	Rudolff Josef	1	.	.	.	.	1
12340	Florian Thomas	.	.	.	1	.	1
12761	Travniček Eduard	1	.	.	.	.	1
15483	Kötl Karl	1	.	.	.	.	1
15531	Kučera Anton	1	.	.	.	.	1
15785	Podoluk Philipp	.	.	.	1	.	a
15848	Polak Josef	.	.	.	1	.	a
16015	Schwigel Franz	1	.	.	.	.	1
16068	Szwechłowicz Josef	1	.	.	.	.	1
16772	Kranjčeč Paul	1	.	.	.	.	1
17314	Baranski Franz	1	.	.	.	.	1
17360	Pták Vinzenz	1	.	.	.	.	1
17532	Reim Anton	1	.	.	.	.	1
17631	Kašparec Theodor	1	.	.	.	.	1
17660	Schwägerl Johann	1	.	.	.	.	1
18019	Proházka Richard Heinrich	1	.	.	.	.	1
18289	Michálek Johann	1	.	.	.	.	1
18583	Smrž Anton	1	.	.	.	.	1
18588	Furlani Johann	1	.	.	.	.	1
18881	Streit Jakob	1	.	.	.	.	1
18981	Španić Michael	1	.	.	.	.	1
19021	Pospišil Wenzel	1	.	.	.	.	1
19047	Siegert Adolf	1	.	.	.	.	1

a) Zertifikat in Verlust geraten.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge					Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
		Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	strafgerichtlicher Verurteilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlustes desselben	
19068	Riegler Johann	1	.	.	.	.	1
19125	Rupprich Josef	1	.	.	.	.	1
19186	Hoche Franz	1	.	.	.	.	1
19229	Raušl Franz	1	.	.	.	.	1
19250	Jackowski Josef	1	.	.	.	.	1
19254	Okrožnik Anton	1	.	.	.	.	1
19259	Sertić Johann	1	.	.	.	.	1
19283	Novotný Adolf	1	.	.	.	.	1
19300	Rišavý Karl	1	.	.	.	.	1
19393	Hajek Josef	1	.	.	.	.	1
19462	Makowski Leopold	1	.	.	.	.	1
19486	Cikánek Alexander	.	.	.	1	.	1
19502	Höbelt Alfred	1	.	.	.	.	1
19516	Komenda Anton	1	.	.	.	.	1
19593	Wagner Jakob	1	.	.	.	.	1
19620	Zuhajewicz Johann	1	.	.	.	.	1
19717	Fiedler Josef	1	.	.	.	.	1
19779	Pušnik Johann	1	.	.	.	.	1
19844	Nickmann Gustav	1	.	.	.	.	1
19865	Zawadzki Kasimir	1	.	.	.	.	1
19867	Eminger Karl	1	.	.	.	.	1
19920	Holeček Franz	1	.	.	.	.	1
19980	Hladky Ferdinand	1	.	.	.	.	1
20037	Langer Josef	1	.	.	.	.	1
20039	Puk Jan	1	.	.	.	.	1
20126	Curzytek Johann	1	.	.	.	.	a
20138	Pinsolitsch Johann	1	.	.	.	.	1
20153	Fitzek Wenzel	1	.	.	.	.	1
20195	Hlasny Anton	1	.	.	.	.	1
20220	Zeiler Alois	1	.	.	.	.	1
20230	Weinreb Ignaz	1	.	.	.	.	1
20247	Havelka Karl	1	.	.	.	.	1
20257	Koncilija Alois	1	.	.	.	.	1
20270	Padera Ottokar	1	.	.	.	.	1
20304	Jankovský Gottlieb	1	.	.	.	.	1
20340	Schwebel Baruch	1	.	.	.	.	1
20352	Stranner Martin	1	.	.	.	.	a
20401	Grubbauer Franz	1	.	.	.	.	1
20402	Berger Johann	1	.	.	.	.	1
20430	Lorenz Wenzel	1	.	.	.	.	1
20433	Salzer Anton	1	.	.	.	.	1
20482	Sponer Heinrich	1	.	.	.	.	1
20509	Neumann Rudolf	1	.	.	.	.	1
20529	Heilek Josef	1	.	.	.	.	1
20532	Kobel Tymko	1	.	.	.	.	1
20539	Grünfeld Chaim	1	.	.	.	.	1
20572	Taußig Siegmund	1	.	.	.	.	1
20576	Senderak Johann	1	.	.	.	.	1
20584	Katzengruber Karl	1	.	.	.	.	1
20585	Beurl Johann	1	.	.	.	.	1
20627	Palouš Josef	1	.	.	.	.	1
20678	Čihař Josef	1	.	.	.	.	1
20708	Stoces Alexander	1	.	.	.	.	1
20710	Strenner Anton	1	.	.	.	.	1
20738	Waligórski Johann	1	.	.	.	.	1
20757	Böck Josef	1	.	.	.	.	1
20799	Chada Martin	1	.	.	.	.	1
20801	Krechowicz Stanislaus	1	.	.	.	.	1
20811	Szpilski Stanislaus	1	.	.	.	.	1
20816	Thör Anton	1	.	.	.	.	1
20867	Galant Josef	1	.	.	.	.	1
20884	Fröhlich Michael	1	.	.	.	.	1
20888	Orewczyk Mikołaj	1	.	.	.	.	1
20898	Herma Georg	1	.	.	.	.	1
20901	Obdržalek Wilhelm	1	.	.	.	.	1
20930	Ocasek Peter	1	.	.	.	.	1
21016	Pauli Konrad	.	.	1	.	.	a
21048	Ćwiklinski Ladislaus	1	.	.	.	.	1
21051	Čap Wenzel	1	.	.	.	.	1
21111	Kowalczyk Franz	1	.	.	.	.	1
21153	Mesuse Benzion	1	.	.	.	.	1
21164	Löber Alfred	1	.	.	.	.	1
21194	Ibounik Valentin	1	.	.	.	.	1
21204	Mayer Anton	1	.	.	.	.	1
21248	Winkler Hirsch	1	.	.	.	.	1
21258	Bureš Heinrich	1	.	.	.	.	1
21275	Kraft Johann	1	.	.	.	.	1
21320	Höfling Franz	1	.	.	.	.	1
21326	Polak Karl	1	.	.	.	.	1
21327	Otruba Josef	1	.	.	.	.	1
21331	Landesberg Isiel	1	.	.	.	.	1
21340	Koluszko Josef	1	.	.	.	.	1
21384	Białoskórski Demeter	1	.	.	.	.	1
21398	Dzendzel Prokop	1	.	.	.	.	1
21405	Biberauer Franz	1	.	.	.	.	1
21453	Baumruck Franz	1	.	.	.	.	1
21457	Zajc Johann	1	.	.	.	.	1
21464	Bernacki Jan	1	.	.	.	.	1
21467	Cigna Viktor	1	.	.	.	.	1
21519	Schejbal Franz	1	.	.	.	.	1
21520	Leipold Josef	1	.	.	.	.	1
21542	Folisch Andreas	1	.	.	.	.	1
21544	Warzewski Paul	1	.	.	.	.	1
21553	Gerega Jakim	1	.	.	.	.	1
21573	Walda recte Vazek Heinrich	1	.	.	.	.	1
21580	Dziok Franz	1	.	.	.	.	1
21584	Kostrba Franz	1	.	.	.	.	1
21585	Beck Johann	1	.	.	.	.	1
21604	Pouchlý Franz	1	.	.	.	.	1
21609	Rogowski Jan	1	.	.	.	.	1
21613	Cociancich Peter	1	.	.	.	.	1
21620	Furdyna Josef	1	.	.	.	.	1
21635	Winicky Raimund	1	.	.	.	.	1
21641	Węgrzynowicz Adalbert	1	.	.	.	.	1
21657	Nowak Franz	1	.	.	.	.	1
21658	Ochab recte Warchab Josef	1	.	.	.	.	1
21681	Rosúlek Karl	1	.	.	.	.	1
21691	Sanok Adalbert	1	.	.	.	.	1
21696	Matejka Ludwig	1	.	.	.	.	1
21700	Grela Johann	1	.	.	.	.	1
21703	Uher Franz	1	.	.	.	.	1
21731	Hojný Wenzel	1	.	.	.	.	1
21742	Dziedzić Iwan	1	.	.	.	.	1
21750	Adam Nikolaus	1	.	.	.	.	1
21772	Napokoi Franz	1	.	.	.	.	1
21773	Krajczyk Johann	1	.	.	.	.	1
21775	Ditezuk Basilius	1	.	.	.	.	1
21819	Czuprun Basil	1	.	.	.	.	1
21820	Zemánek Franz	1	.	.	.	.	1
21873	Večerina Johann	1	.	.	.	.	1
21878	Seife Leib	1	.	.	.	.	1
21896	Falk Ernst	1	.	.	.	.	1
21904	Leßiak Ernst	1	.	.	.	.	1
21910	Kullmann Karl	1	.	.	.	.	1
21914	Wachmann Abraham	1	.	.	.	.	1
21921	Häuslmayr Johann	1	.	.	.	.	1
21924	Skořepa Wenzel	1	.	.	.	.	1
21926	Schiller Franz	1	.	.	.	.	1
21952	Kibała Peter	1	.	.	.	.	1
21970	Říha Josef	1	.	.	.	.	1
21973	Najduch Mikołaj	1	.	.	.	.	1
21984	Lustig Johann	1	.	.	.	.	1

a) Zertifikat in Verlust geraten.

Nr. des Zertifikates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	strafgerichtlicher Verurteilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
21986	Machula Gottlieb	1	.	.	.	.	1
21995	Eigner Thomas	1	.	.	.	.	1
21997	Rożański Bronislaus	1	.	.	.	.	1
22002	Szczotarz Peter	1	.	.	.	.	1
22015	Wołczuk Paul	1	.	.	.	.	1
22030	Sláma Alois	1	.	.	.	.	1
22047	Kletzan Michael	1	.	.	.	.	1
22084	Rochański Peter	1	.	.	.	.	1
22101	Loula Franz	1	.	.	.	.	1
22103	Segall Gustav Gottfried	1	.	.	.	.	1
22105	Zobolewicz Albin	1	.	.	.	.	1
22111	Kosandiak Johann	1	.	.	.	.	1
22112	Kraus Emil	1	.	.	.	.	1
22147	Tunikowski Anton	1	.	.	.	.	1
22156	Popko Nikolaus	1	.	.	.	.	1
22178	Kozlik Adam	1	.	.	.	.	1
22185	Alt Hugo Augustin	1	.	.	.	.	1
22203	Wengust Matthias	1	.	.	.	.	1
22207	Diwischek Otto	1	.	.	.	.	1
22214	Uher Johann	1	.	.	.	.	1
22233	Košťál Josef	1	.	.	.	.	1
22243	Tritthard Jakob	1	.	.	.	.	1
22256	Makasek Gottlieb	1	.	.	.	.	1
22263	Luberdowicz Julian	1	.	.	.	.	1
22289	Kustroń Franz	1	.	.	.	.	1
22290	Morávek Emil	1	.	.	.	.	1
22306	Kropsch Karl	1	.	.	.	.	1
22310	Litwin Andrzej	1	.	.	.	.	1
22313	Seitl Franz	1	.	.	.	.	1
22327	Stancl Josef	1	.	.	.	.	1
22350	Mayhofer Johann	1	.	.	.	.	1
22359	Fadler Franz	1	.	.	.	.	1
22368	Räuschl Adolf	1	.	.	.	.	1
22376	Stybr Karl	1	.	.	.	.	1
22383	Renelt Stephan	1	.	.	.	.	1
22384	Gollob Franz	1	.	.	.	.	1
22385	Piccoli Benone	1	.	.	.	.	1
22392	Groński Stanislaus	1	.	.	.	.	1
22404	Otoupal Anton	1	.	.	.	.	1
22408	Tuschell Otto	1	.	.	.	.	1
22414	Ferenčić Franz	1	.	.	.	.	1
22427	Trybalski Johann	1	.	.	.	.	1
22431	Prosam Karl	1	.	.	.	.	1
22438	Kratochwil Cyrill	1	.	.	.	.	1
22440	Griengl Ignaz	1	.	.	.	.	1
22443	Pardeller Karl	1	.	.	.	.	1
22449	Wrolli Franz	1	.	.	.	.	1
22451	Ježek Ernst	1	.	.	.	.	1
22459	Friedrich Heinrich	1	.	.	.	.	1
22476	Aue Josef	1	.	.	.	.	1
22489	Martinolich Nikolaus	1	.	.	.	.	1
22490	Bajd Michael	1	.	.	.	.	1
22503	Tavčar Johann	1	.	.	.	.	1
22538	Stolz Friedrich	1	.	.	.	.	1
22541	Schmid Leopold	1	.	.	.	.	1
22542	Gaßner Christian	1	.	.	.	.	1
22550	Tucheslau Franz	1	.	.	.	.	1
22615	Zagrobelný Johann	1	.	.	.	.	1
22628	Matschi Jordan	1	.	.	.	.	1
22633	Wagner Wendelin	1	.	.	.	.	1
22667	Handt Siegmund	1	.	.	.	.	1
22687	Kalvoda Alois	1	.	.	.	.	1
22760	Pekárek Franz	1	.	.	.	.	1
22763	Pertliček Josef	1	.	.	.	.	1
22772	Kramberger Georg	1	.	.	.	.	1
22800	Kowalewski Viktor	1	.	.	.	.	1
22824	Strohschneider Wilhelm	1	.	.	.	.	1
22840	Vlček Josef	1	.	.	.	.	1
22847	Chočenský Wenzel	1	.	.	.	.	1
22852	Sponer Franz	1	.	.	.	.	1
22860	Koller Isidor	1	.	.	.	.	1
22861	Křištal Johann	1	.	.	.	.	1
22871	Zeidler Johann	1	.	.	.	.	1
22883	Drobilić Ottokar	1	.	.	.	.	1
22907	Metz Adam	1	.	.	.	.	1
22923	Baterowicz Eusebius	1	.	.	.	.	1
22927	Kosch Karl	1	.	.	.	.	1
22932	Wassermann Ferdinand	1	.	.	.	.	1
22943	Eskreiß Hermann	1	.	.	.	.	1
22953	Haferl Rudolf	1	.	.	.	.	1
22965	Nather Raimund	1	.	.	.	.	1
22966	Bayer Franz	1	.	.	.	.	1
22970	Frühbeck Franz	1	.	.	.	.	1
22987	Romanowski Wasyl	1	.	.	.	.	1
23021	Stork Johann	1	.	.	.	.	1
23085	Poburenny Stephan	1	.	.	.	.	1
23097	Pingl Franz	1	.	.	.	.	1

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Juli der Bahnhof Wormen zwischen den Stationen Wöterkeim und Korschen an der Bahnstrecke Königsberg—Prostken im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr., für den bisher gewisse Beschränkungen im Güterverkehre (Abfertigung durch Korschen, Ausschluß der Nachnahmebelastung, Frankaturzwang u. s. w.) bestanden haben, für den unbeschränkten Güterverkehr; ausgeschlossen ist indessen nach wie vor die Abfertigung von Gegenständen, welche nur mit besonderen Hilfsmitteln (Kran etc.), und von Fahrzeugen, welche nicht durch die Seitentüren verladen, bezw. entladen werden können, sowie die Abfertigung von Vieh — nicht in Käfigen; die Station Hankenberge zwischen den Stationen Hilter und Wellendorf an der Bahnstrecke Osnabrück—Brackwede im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Münster auch für den Stückgutverkehr; die Haltestelle Podewils im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den unbeschränkten Güterverkehr; der Haltepunkt Soppau-Roben zwischen den Stationen Leobschütz und Mocker O.-S. an der Bahnstrecke Leobschütz—Jägerndorf im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für den Personenverkehr; der Haltepunkt Luisenbad zwischen den Stationen Polzin und Alt-Sanskow an der Bahnstrecke Polzin—Falkenburg i. Pom. im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin für den Personenverkehr; die Güterladestelle Breitenheide zwischen den Stationen Johannisburg und Rudczanny an der Bahnstrecke Allenstein—Lyck im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. auch für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Fahrkartenverkauf findet bis auf weiteres durch die Zugführer statt; Gepäck wird unabgefertigt angenommen und auf der Endstation nachträglich abgefertigt; der Haltepunkt Russee zwischen den Stationen Hassee und Melsdorf an der Nebenbahnstrecke Kiel—Osterrönfeld (Rendsburg) im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Altona für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; die

Station I. Klasse Eitensheim an der Bahnlinie Ingolstadt—Treuchtlingen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh eingerichtet war, auch für die beschränkte Abfertigung von Eilstückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg; der Haltepunkt Deuben bei Hainsberg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Milch; der Haltepunkt Bavendorf zwischen den Stationen Vastorf und Dahlenburg an der Bahnstrecke Lüneburg—Wittenberge im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Altona für den beschränkten Eilstückgutverkehr; Eilstückgüter von mehr als 250 kg Einzelgewicht, sowie Sprengstoffe sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen; der Haltepunkt Besch zwischen den Stationen Nennig und Perl an der Bahnstrecke Karthaus—Perl im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu St. Johann-Saarbrücken, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte von höchstens 400 kg, sowie von Kleinvieh in einzelnen Stücken; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; ferner die Haltestelle Ahden an der Bahnstrecke Paderborn—Buren im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Cassel, die bisher nur für die Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 15. Juli der Personenhaltepunkt Dresden-Strehlen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Empfang von Milch aus der Richtung Niedersedlitz; die Station Blexen der großherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr des angeschlossenen Werkes; der Haltepunkt Loßwitz zwischen den Stationen Dyhernfurth und Wohlau an der Hauptbahnstrecke Breslau—Glogau im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 18. Juli der Haltepunkt Hirschmühle-Schmilka zwischen den Stationen Schöna Bf. und Krippen Hpt an der Bahnlinie Bodenbach—Dresden der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 20. Juli die Haltepunkte Clotten, Loef, Nittel, Steinebrück und Zewen im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu St. Johann-Saarbrücken für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte bis zu 400 kg.

Am 25. Juli die Station Rothenburg a. Obra zwischen den Stationen Tloki und Rakwitz an der Bahnstrecke Wollstein—Grätz im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Posen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen; die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Am 31. Juli der Bahnhof Bielefeld Ost zwischen den Stationen Bielefeld und Hillegossen an der Bahnstrecke Lage—Bielefeld im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Hannover für den Wagenladungsverkehr von und nach Bielefeld; gleichzeitig wurde der Hauptbahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke geschlossen; der Stückgutverkehr verbleibt auf dem Hauptbahnhofe in Bielefeld.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. Juli die 28·90 km lange Neubaustrecke Wollstein—Grätz im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Posen für den öffentlichen Verkehr; an dieser Strecke liegen in der Richtung von Wollstein die Bahnhöfe Floki, Rothenburg a. Obra, Rakwitz, der Haltepunkt Elisabethof und die Bahnhöfe Ruchocice und Südhof; der Haltepunkt Elisabethof dient nur dem Personen- und Gepäcksverkehre, die übrigen Verkehrsstellen besitzen die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Stückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Fahrzeugen; die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Rothenburg a. Obra dient bis zur Fertigstellung der Bahnhofzufahrtsstraße nur dem Personen- und Gepäcksverkehre; ferner die 2·68 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Berggießhübel—Gottleuba (Fortsetzung der Bahnlinie Pirna—Berggießhübel) der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen-, Tier- und Güterverkehr;

am 10. Juli die Teilstrecke Reinerz—Kudowa-Sacksich der Nebenbahn Reinerz-Reichsgrenze im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den öffentlichen Verkehr; an dieser Teilstrecke liegen in der Richtung von Reinerz her die Haltestellen Keilendorf und Lewin und der Bahnhof 3. Klasse Kudowa-Sacksich; die Verkehrsstellen besitzen die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stückgütern, Wagenladungen, Sprengstoffen und Vieh; Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sind in Keilendorf und Kudowa-Sacksich ausgeschlossen; es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenklasse zur Ausgabe; die Teilstrecke ist der Betriebsinspektion Glatz, der Maschineninspektion Neiße der Verkehrsinspektion Waldenburg und der Werkstätteninspektion Breslau 1 a/b/c zugeteilt; ferner

am 15. Juli die zweigeleisige Verbindungsbahn Preußisch-Herby—Russisch-Herby im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz mit einem normalspurigen Geleise nach Rußland und einem schmalspurigen von Rußland für den Personen- und Güterverkehr; diese Verbindungsbahn, an welcher keine Verkehrsstellen liegen, ist der Betriebs- und Verkehrsinspektion Tarnowitz, der Maschineninspektion Kreuzburg O.-S. und den Werkstätteninspektionen 1 und 2 Gleiwitz unterstellt.

— (Beschaffung von Güterwagen für die Preußisch-hessischen Staatsbahnen.) Nachdem die Verhandlungen der Staatseisenbahn-Verwaltung mit den Werken über die Beschaffung von weiteren 3950 Güterwagen verschiedener Gattung, sowie von 1300 eisernen Kohlenwagen von 20 t Ladegewicht, 222 bedeckten Güterwagen mit Bremse und 666 bedeckten Güterwagen ohne Bremse abgeschlossen sind, hat die Bestellung bei den Werken stattgefunden. Unter Hinzurechnung der bereits bestellten 9360 Stück Fahrbetriebsmittel gelangen somit gegenwärtig 15.768 Güterwagen verschiedener Gattung für das Etatsjahr 1905 zur Anlieferung. Die Lieferung soll bis Ende März 1906 beendet sein.

Verschiedene Mitteilungen.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 13. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Dr. Eduard Sochor Freiherrn v. Friedrichsthal und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Isidor Mauthner die diesjährige (36.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ostrau-Friedlander Eisenbahn statt. An derselben nahmen 22 Aktionäre teil, welche 4790 Aktien mit 479 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 873.484·36 (gegen K 808.554·38 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 154.281·63 (K 164,369·82), die Betriebsausgaben K 365.489·22 (K 386·781), die sonstigen Auslagen K 163.943·78 (K 138.723·95) und der Überschuß Kronen 498.332·99 (K 447.419·25). Abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätendienst per K 119.080 (K 120.610), der Abschreibungen per K 31.800 (K 30.000) und der Verwaltungsrats-Tantieme per K 34.745·30 (K 29.680·92), sowie zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 90.595·43 (K 113.467·10 standen K 403.303·12 (K 380.595·43) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, den Absatz 3 des § 8 der Gesellschaftsstatuten dahin abzuändern, daß derselbe wie folgt lautet: „Die Prioritätsobligationen lauten auf 300 fl. ö. W. in Silber = 200 Taler Vereinsmünze und sind mit 40 Prozent in Silber verzinslich;" weiters wurde auch eine entsprechende Änderung der im § 8 der Gesellschaftsstatuten bezogenen Formulare festgestellt. Hierbei ist der Verwaltungsrat ermächtigt worden, allfällige von der Staatsverwaltung verlangte Modifikationen dieser Änderungen, insofern sie nicht von größerer Tragweite sind, gegen nachträgliche Mitteilung vorzunehmen. Bezüglich der Gewinnverteilung beschloß die Generalversammlung eine 10prozentige (wie im Jahre 1903) Dividende an die Aktien auszuschütten und den Rest per K 113.303·12 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Wert der Anwesenheitsmarken für die Teilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrates wurde wie im Vorjahre mit K 20 festgesetzt. Nach erfolgter Wahl des Revisionsausschusses wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Regierungsrates Wilhelm Ast und David Ritter v. Gutmann wieder-, sowie an Stelle des ausgetretenen Mitgliedes Adolf Rampelt v. Rüdenstein, der Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Leopold v. Teltscher neugewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Hofrat Dr. Eduard Sochor Freiherr v. Friedrichsthal zum Präsidenten und Hofrat Richard Jeitteles zum Vizepräsidenten wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 28.609.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif).

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 werden die im Magdeburg-Halle-Sächsischen Eisenbahnverbande bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) im Verkehre mit den Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn um Mk. 0·01 für 100 kg erhöht.

Wien, am 24. August 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1228]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Herabminderung der Ab-, bezw. Aufladefristen für Kohle, Rübenschnitte und Rübe.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. August 1905, Z. 36.254/16 a, wird auf den Linien der Böhmischen Nordbahn und auf den von ihr mitbetriebenen Lokalbahnen die Frist für das Abladen von Rübenschnitten und mineralischen Kohlen, sowie für das Aufladen der Zuckerrübe für die Zeit vom 1. Oktober 1905 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 20. Dezember 1905, mit sechs Tagesstunden nach stattgefundener Avisierung, bezw. Bereitstellung der Wagen bemessen.

Nach Ablauf dieser sechsstündigen Frist wird die tarifmäßig festgesetzte Wagenverzögerungsgebühr eingehoben.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends einschließlich der Mittagszeit.

Prag, im August 1905. B.N.B. Z. 24.356/05.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1229]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Änderung von Frachtsätzen des Tarifes vom 1. Jänner 1902.

Die im Tarife auf Seite 58/59 und im Nachtrag II auf Seite 19 für den Verkehr von den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn: Chodau B.E.B., Dallwitz, Daßnitz-Maria Kulm, Falkenau a. d. Eger, Karlsbad B.E.B., Königsberg a. d. Eger, Neusattl B.E.B., Zieditz und Zwodau-Davidsthal nach Pilsen-Skodawerke enthaltenen Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, um je 6 Heller für 1000 kg erhöht.

Teplitz, am 25. August 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1230]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

(Export aus Süddeutschland.)

Außerkraftsetzung eines Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 tritt der im Ausnahmetarif III des ab 1. September 1905 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 4, obenbezogenen Verkehres für Alexanderhütte ersichtliche Frachtsatz per 482 Cts. ohne Ersatz außer Kraft.

Wien, am 31. August 1905. S.B. Z. 9984-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1231]

Ungarisch-Norddeutscher Tierverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 tritt ein Nachtrag II zu dem vom 15. September 1904 gültigen Tarife, Teil II, und zu den Verkehrsleitungsvorschriften für den Ungarisch-Norddeutschen Tierverkehr, enthaltend Änderung der Vorschriften für die Verkehrsleitung, Änderung von Stationsnamen und Druckfehler-Berichtigungen zum Nachtrag I, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von Mk. 1·50 = K 1·80 erhältlich.

Wien, am 24. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1232]

Niederländisch-Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr über Kufstein, Salzburg und den Arlberg.

Einführung neuer und Aufhebung bestehender Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit dem Tage der Eröffnung der Bahnstrecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der Tauernbahn werden im Verkehre mit Bad Gastein über Schwarzach-St. Veit (Tauernbahn) direkte Fahrpreise und Gepäckstaxen im gleichen Umfange wie solche gegenwärtig im Verkehre mit Bad Gastein via Lend-Gastein (Fuhrwerksstrecke) bestehen, eingeführt.

Näheres ist aus den bei den Fahrkartenschaltern ausgehängten Preistafeln zu entnehmen.

Von dem gleichen Zeitpunkte werden infolge Einstellung des regelmäßigen Fuhrwerksverkehres zwischen Lend-Gastein und Bad Gastein die im Verkehre mit Bad Gastein via Lend-Gastein (Fuhrwerksstrecke) bestehenden direkten Fahrpreise und Gepäckstaxen aufgehoben.

Wien, am 26. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.335/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltunger.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1233]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung direkter Frachtsätze.

Am 1. September 1905 treten mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1905, im Ausnahmetarife A (a und b) für Holz u. s. w. direkte Frachtsätze von Vinkovci trans. (U.St.B.) nach Berlin Anh. Dresd. Bhf., Görlitzer Bhf. und Schles. Bhf., Halle a. d. Saale, sowie nach den Preußischen und Sächsischen Bahnhöfen in Leipzig und Plagwitz-Lindenau in Kraft, welche nur im Rückvergütungswege Anwendung finden. Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis längstens April 1906. Nähere Auskunft erteilen die bekannten Dienststellen.

Budapest, am 20. August 1905. Ks.Od. Z. 36.465-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

im Namen der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1234]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Maßnahmen anläßlich der Herbstmanöver.

Wegen des durch die Truppentransporte zu und von den Manövern hervorgerufenen außergewöhnlichen Bedarfes an gedeckten Güterwagen hat die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ihre Stationen angewiesen, vom 28. August 1905 angefangen bis auf weiteres die in solchen Wagen zu befördernden Frachtgüter gemäß § 55 des Betriebsreglements nur in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung zu übernehmen.

Diese Anordnung dürfte bald wieder behoben werden.

Wien, am 26. August 1905.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1235]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eisenbahnschwellen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für Eisenbahnschwellen aus der Pos. H—18 d) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. für die in diese Position gehörigen Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

Nach St. Pölten (k.k.St.B.) von	Heller pro 100 kg
Nagybánya (Szatmár-Nagybányer Lokaleisenbahn)	222
Sósmező (Szamosvölgyer Eisenbahn)	234
Szamosujvár (Szamosvölgyer Eisenbahn)	218
Zilah (Szilágysager Lokaleisenbahn)	233

Wien, am 22. August 1905. S.B. Z. 9576-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1236]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.
Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.
Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.
Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.
Adriatisch-Sächsischer Eisenbahnverband.
Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.
Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.
Bosnisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Tarifbestimmungen, betreffend die Überführung von Gütern von S. Sabba nach Triest-St. Andrae transit.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Februar 1906, werden die in den Tarifen für die obenbezeichneten Eisenbahnverbände, bezw. Verkehre vorgesehenen Bestimmungen hinsichtlich der Überführung von Gütern von S. Sabba nach Triest-St. Andrae transit dahin ergänzt, daß die daselbst für bestimmte Artikel festgesetzte Überfuhrsgebühr von 5 Heller für 100 kg auch für die Artikel Weizen, Mehl und Kleie Anwendung findet.

Wien, am 24. August 1905. S.B. Z. 9831-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905. [1237]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände, Teil II, Heft 1, vom 15. Juni 1904. (Schließung des Hauptbahnhofes in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr etc.) Am 31. Juli 1905 wurde der Hauptbahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr (mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke) geschlossen.

Gleichzeitig wird der an der Bahnstrecke Lage—Bielefeld zwischen den Stationen Bielefeld und Hillegossen gelegene Bahnhof Bielefeld Ost für den Wagenladungsverkehr von und nach Bielefeld eröffnet.

Der Stückgutverkehr verbleibt auf dem Hauptbahnhofe in Bielefeld.

Die gegenwärtig in den Verbandstarifen vorgesehene Station Bielefeld führt die Bezeichnung „Bielefeld (Hauptbahnhof)“.

Die Frachtsätze für Bielefeld (Hauptbahnhof) gelten bis auf weiteres auch für Bielefeld Ost.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände, Teil II, Heft 2, vom 15. Juni 1904. (Schließung des Hauptbahnhofes in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr etc.) Am 31. Juli 1905 wurde der Hauptbahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr (mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke) geschlossen.

Gleichzeitig wird der an der Bahnstrecke Lage—Bielefeld zwischen den Stationen Bielefeld und Hillegossen gelegene Bahnhof Bielefeld Ost für den Wagenladungsverkehr von und nach Bielefeld eröffnet.

Der Stückgutverkehr verbleibt auf dem Hauptbahnhofe in Bielefeld.

Die gegenwärtig in den Verbandstarifen vorgesehene Station Bielefeld führt die Bezeichnung „Bielefeld (Hauptbahnhof)“.

Die Frachtsätze für Bielefeld (Hauptbahnhof) gelten bis auf weiteres auch für Bielefeld Ost.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1546	V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905	**Niederösterreichische Landesbahnen** Linie Korneuburg-Ernstbrunn	Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitte	Ernstbrunn und umgekehrt	Korneuburg transit	**Nachweisung eines Minimalverfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. September 1905 bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	18·4 Heller	16·0 Heller	2·4 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin, bezw. Empfängerin lautende Frachtbrief - Duplikate, bezw. Frachtbriefe, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Niederösterr. Landesbahnen erlegt sein müssen**	
1547	V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 85.722/05	Braunkohlen als Frachtgut		Lissa	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen (à 1000 kg).** Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Lissa in Schienenverbindung stehendes Fabriksetablissement adressiert sein, dahin zugeschoben und daselbst zu Fabrikszwecken verbraucht werden	vom 1. September 1905 bis 31. August 1906	Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1903	Heller pro 1000 kg			Im Rückvergütungswege*)	Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfänger (Fabriksetablissement in Lissa) lautenden Original-Frachtbriefe, auf denen durch den Stationsvorstand in Lissa bestätigt erscheint, daß die Sendungen mittels Industriegeleises in das Fabriksetablissement zugeschoben wurden, spätestens bis Ende Oktober 1906	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
				Bilin					596	506	90			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					608	518	90			
				Dux und Ladowitz					588	498	90			
				Franz Josef-Stollen					580	490	90			
				Holtschitz-Seestadtl					618	528	90			
				Karbitz					528	438	90			
				Komotau					624	534	90			
				Maria-Ratschitz					596	506	90			
				Mariaschein					542	452	90			
				Paredl					606	516	90			
				Schallan					559	469	90			
				Schönfeld					520	430	90			
				Schwaz-Kuttowitz					588	498	90			
				Settenz					572	482	90			
				Teplitz					564	474	90			
				Triebschitz					614	524	90			
				Trupschitz					704	614	90			
				Türmitz					516	426	90			
				Ullersdorf					580	490	90			

*) Auch im Kartierungswege gegen Erlag einer Kaution von K 2700 in barem oder pupillarsicheren Wertpapieren (zum Börsenkurse gerechnet): die Kaution wird zurückgestellt, wenn durch Vorlage der auf den Namen der reklamierenden Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe nachgewiesen wird, daß das bedungene Minimalquantum verfrachtet wurde. Auf den Frachtbriefen muß durch den Stationsvorstand in Lissa bestätigt sein, daß die Sendungen mittels Industriegeleises in das Fabriksetablissement zugeschoben worden sind.

Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Kaution die Frachtdifferenz zwischen den tarifmäßigen und den zugestandenen Frachtsätzen für das tatsächlich verfrachtete Quantum.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1548	V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 16.496/04	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	A) Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz (loko und transit, letzteres für Sendungen nach Biala), Chrudim (Ö.N.W.B.), Chrudim-Stadt, Iglau Ö.N.W.B., Iglau Stadt, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, M.-Ostrau, Olmütz (K.F.N.B.), Pardubitz, Pernhofen-Wulzeshofen, Prag, Raitz, Raudnitz, Schönbrunn, Smichov, Smiřitz, Troppau, Weseli-Mezimosti, Wien, Zauchtel transit (für Sendungen nach Schönau) und Znaim Ö.N.W.B.	**I.** **Aufgabe als Frachtgut mit direkt nach den Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Die Sendungen sind an eine Spiritus-Raffinerie zu adressieren und muß die erfolgte Verfrachtung von raffiniertem Spiritus in gleicher oder um höchstens 10 Prozent geringerer Menge nach dem Auslande oder nach Triest seitens dieser Raffinerien nachgewiesen werden.** **Einhaltung der Bestimmungen ad I—V auf Seite 1868, sowie der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1906	Tarif für den Galizisch-Wiener und den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	ad A) 0·30 Heller pro 100 kg und 1 km, plus 4 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina und die auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Versand des raffinierten Spiritus nach dem Auslande oder nach Triest**	**Die auf Grund der nebenstehenden Frachtermäßigung für die Transportstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Wien Nordbahnhof sich ergebenden Frachtsätze werden auch auf Sendungen nach Wien Staatsbahnhof in allen jenen Relationen angewendet, in denen im Tarife für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband gleich hohe Frachtsätze für Wien Nordbahnhof und Wien Staatsbahnhof enthalten sind**
				B) Rücksichtlich der Strecken:						ad B) Heller				
				Olmütz	Chrudim (Ö.N.W.B.)					56·8				
				Olmütz	Chrudim-Stadt					60·8				
				Olmütz	Jungbunzlau (Ö.N.W.B.)					80·0				
				Olmütz	Kolin (St.E.G.)					60·4				
				Olmütz	Lieben (St.E.G. u. Ö.N.W.B.)					79·6				
				Olmütz	Pardubitz (St.E.G.)					47·8				
				Olmütz	Prag (St.E.G., Ö.N.W.B. und Bubna)					79·6				
				Olmütz	Raudnitz					99·2				
				Olmütz	Smiřitz					54·8				
				Brünn	Iglau Stadt					47·8				
				Brünn	Raitz					13·0				
				Zellerndorf	Weseli-Mezimosti					48·0				
				Holubitz	Iglau Ö.N.W.B.					45·8				
				Holubitz	Znaim Ö.N.W.B.					58·0				
				C) Rücksichtlich der Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen						ad C) das in der Tabelle V vorgesehene Frachtzugeständnis				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Jungbunzlau (B.N.B.)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	II. Aufgabe als Frachtgut mit direkt nach den Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des erfolgten Bezuges mindestens der gleichen Menge Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Einhaltung der Bestimmungen ad I—V auf Seite 1868, sowie der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1906	Verschiedene Verbandstarife	Verschieden	Pfg. 36 †)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate für den Versand des raffinierten Spiritus, sowie die auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina; rücksichtlich der Sendungen nach den Elbe-Umschlagplätzen außerdem die Schiffskonnossemente für den Transport per Elbe nach Schiffsstationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes	*) Für Sendungen nach Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich die zugestandenen Frachtsätze um je 5 Pfennige pro 100 kg; für Sendungen nach Dresden-Elbkai sind die zugestandenen Frachtsätze um je 17 Pfennige pro 100 kg zu erhöhen. **) Der Frachtsatz von 79 Heller gilt auch für Sendungen von Mähr.-Ostrau nach Wien K.F.N.B. transit mit der Bestimmung nach der Türkei und den Balkanstaaten. †) Außerdem gelangt noch die Schleppbahngebühr von 5 Pfennigen pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, von 10 Pfennigen pro 100 kg bei Aussig-Landungsplatz zur Einhebung
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Dresden-Elbkai					Pfg. 83				
				Bielitz (loko und trans., letzteres für Sendungen von Biala) Chrudim (Ö.N.W.B.) Chrudim-Stadt Iglau (Ö.N.W.B.) und Iglau-Stadt Kolin (St.E.G. und Ö.N.W.B.) Lieben (St.E.G. und Ö.N.W.B.) M.-Ostrau Olmütz (St.E.G.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.) Pernhofen-Wulzeshofen Prag (St.E.G., B.N.B., Ö.N.W.B. und St.B.) Raitz Raudnitz Schönbrunn Smiřitz Troppau Weseli-Mezimosti Zauchtel trans. (für Sendungen von Schönau)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					Pfg. 138*) †) 61*) †) 64*) †) 68*) †) 75*) †) 51*) †) 36*) †) 122*) †) 96*) †) 59*) †) 118*) †) 36*) †) 89*) †) 20*) †) 120*) †) 57*) †) 127*) †) 59*) †) 118*) †)				
				Bielitz (loko und trans. für Sendungen von Biala) M.-Ostrau Olmütz (K.F.N.B.) Schönbrunn Troppau Zauchtel trans. (für Sendungen von Schönau)	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen, sowie nach Triest und Italien					Heller 97·0 79·0**) 62·0 77·0 85·4 69·0				
				Raitz	Wien St.E.G. transit für Sendungen nach Italien und Triest					Heller 84				
				Chrudim (Ö.N.W.B.) Chrudim-Stadt Jungbunzlau (B.N.B.) Kolin (St.E.G. und Ö.N.W.B.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.) Raitz Raudnitz Smiřitz	Prag St.B. für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen					Ctms. 58 62 33 31 52 77 33 48				
				Chrudim (Ö.N.W.B.) Chrudim-Stadt Jungbunzlau (B.N.B.) Kolin (St.E.G. und Ö.N.W.B.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.) Raudnitz Smiřitz	Prag St.B. für Sendungen nach Triest und Italien					Heller 55·0 59·0 32·8 30·8 50·8 31·4 47·0				
				Pernhofen-Wulzeshofen	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach Triest und Italien					Heller 44				
					Sigmundsberg Ö.N.W.B. trans. für Sendungen nach der Schweiz und den bad.-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen					Heller 25				
				Znaim Ö.N.W.B.						Heller 18				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Chrudim (Ö.N.W.B.) Chrudim-Stadt	Tetschen (Ö.N.W.B.)	**II/A.** transito mit Bestimmung nach Stationen außerhalb des österr.-ungar. Zollgebietes Aufgabe als Frachtgut mit direkt nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für **mindestens** 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Umkartierung der Sendungen in Bodenbach, Tetschen oder Seidenberg. Nachweis des erfolgten Bezuges mindestens der gleichen Menge Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Einhaltung der Bestimmungen ad I—V auf Seite 1808, sowie der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1906	Verschiedene Verbands-, bezw. Lokalgütertarife	Verschieden	Pfg. 61 64	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende **Frachtbrief-Duplikate** für den Versand des raffinierten Spiritus, sowie die auf dieselbe **Firma** als **Empfängerin** lautenden Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina	
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Bodenbach (B.N.B.) Tetschen (Ö.N.W.B.)					36				
				Bielitz loko und transit, letzteres für Sendungen von Biala	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Ö.N.W.B.)					138				
				Iglau (Ö.N.W.B.) Iglau Stadt	Tetschen (Ö.N.W.B.)					68 75				
				Kolin (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)					51				
				Kolin (Ö.N.W.B.)	Tetschen (Ö.N.W.B.)					51				
				Lieben (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)					36				
				Lieben (Ö.N.W.B.)	Tetschen (Ö.N.W.B.)					36				
				M.-Ostrau	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Ö.N.W.B.)					122				
				Olmütz (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Ö.N.W.B.)					96				
				Pardubitz (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)					59				
				Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Tetschen (Ö.N.W.B.)					59				
				Pernhofen-Wulzeshofen	Tetschen (Ö.N.W.B.)					118				
				Prag (St.E.G.)	Bodenbach (St.E.G.)					36				
				Prag (Ö.N.W.B.) Prag (B.N.B.)	Tetschen (Ö.N.W.B.)					36				
				Raitz	Bodenbach (St.E.G.)					89				
				Raudnitz	Bodenbach (St.E.G.)					20				
				Schönbrunn	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Ö.N.W.B.)					120				
				Smiřitz	Tetschen (Ö.N.W.B.)					57				
				Troppau	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Ö.N.W.B.)					127				
				Weseli-Mezimosti	Bodenbach (St.E.G.) Bodenbach (B.N.B.) Tetschen (Ö.N.W.B.)					59				
				Zauchtel transit (für Sendungen von Schönau)	Bodenbach (St.E.G.) Tetschen (Ö.N.W.B.)					118				
				Chrudim (Ö.N.W.B.) Chrudim-Stadt Kolin (Ö.N.W.B.) Pardubitz (Ö.N.W.B.) Smiřitz	Seidenberg					56 59 56 55 47				

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
III.	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	A Krakau loko und transit	Wien K.F.N.B. für Sendungen nach der Schweiz, Triest und Tirol	ad A—E Aufgabe als Frachtgut mit direkt von der ursprünglichen Versandstation nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der „Bestimmungen ad I—V" auf Seite 1868, sowie der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. ad E Umkartierung der Sendungen in Bodenbach (St.E.G.), bezw. Tetschen (Ö.N.W.B.)	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1906	Verschiedene Verbandstarife	Verschieden	119·6 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, rücksichtlich der Sendungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen außerdem die Original-Schiffskonnossemente für den Export per Elbe nach Schiffsstationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes	Die nebenstehenden, für die Strecken von Prag loko und transit nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit zugestandenen Frachtbegünstigungen finden bei den von Prag loko und transit nach schweizerischen Stationen zu den Frachtsätzen des direkten Tarifes abgefertigten Sendungen in der Weise Anwendung, daß die aus den direkten Frachtsätzen für die genannten Strecken entfallenden Frachtanteile in Francswährung gegen Zahlung der auf Grund des ermäßigten Frachtsatzes von 158 Heller, bezw. 160 Heller entfallenden Gebühr rückerstattet werden.
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz					152 Pfennige*)				
					Schönpriesen-Umschlag					147 Pfennige*)				
					Dresden-Elbkai					199 Pfennige				
				B Prag (St.B.) loko und transit, Prag (Smichow) B.E.B. und Smichow	Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit					158 Heller				
					St. Margrethen transit					160 Heller				
				C Prag (St.B.) loko und transit und Smichow	Pontebba transit					141 Centimes				
				D Prag (St.B.) loko und transit, Smichow	Peri transit					221 Centimes				
				E Krakau loko und transit	Bodenbach (St.E.G.) trans. oder Tetschen (Ö.N.W.B.) trans. mit der Bestimmung nach Stationen außerhalb des österr.-ungar. Zollgebietes					152 Pfennige				

*) Außerdem gelangt noch die Schleppbahngebühr von 5 Pfennigen pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr.-ungar. Reichsgrenzen ins Ausland	**IV.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen ad I—V auf Seite 1868, sowie der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die vorliegende Begünstigung findet Anwendung: 1. auf Spiritussendungen, welche mit direkten Frachtbriefen in begünstigten Relationen verfrachtet werden, und 2. auf Sendungen, welche als Rohspiritus mit direkt von einer der in Rubrik 5 (von) genannten Stationen an die Adresse einer Spiritus-Raffinerie nach einer Raffineriestation lautenden Frachtbriefen verfrachtet, und ab dieser, nach erfolgter Raffinierung nach einer der in Rubrik 5 (nach) bezeichneten Stationen befördert werden. Diesfalls wird auch bei Anwendung der im Rückvergütungswege zugestandenen Frachtsätze die Ermittlung der Fracht einerseits bis zu, anderseits ab der Raffineriestation besonders vorgenommen	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1906	Diverse Verbandstarife, bezw. Lokaltarife	Verschieden	Frachtsätze des Spezialtarifes 1 der Lokalgütertarife der in Rubrik 5 genannten Eisenbahnen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	ad 1. Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate. ad 2. Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe bis zu der Raffinerie-Station und auf dieselbe Partei als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate ab der Raffinerie-Station; bei Sendungen, welche in den Stationen Biala, Bielitz, Chrudim (Ö.N.W.B.), Chrudim-Stadt, Iglau (Ö.N.W.B.), Iglau-Stadt, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, M.-Ostrau, Olmütz (K.F.N.B.), Pardubitz, Pernhofen-Wulzeshofen, Prag, Raitz, Raudnitz, Schönau (N.L.B.), Schönbrunn, Smichow, Smiřitz, Troppau Weseli-Mezimosti oder Znaim (Ö.N.W.B.) aufgegeben wurden, außerdem die auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbrief-Duplikate bis zu der Raffinerie-Station	
				rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Österr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahn										

V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	S p i r i t u s	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina rücksichtlich der im Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A und B, und Heft 2, Abschnitt A, angeführten Linien, soweit nicht für bestimmte Strecken (ad III) besondere Frachtsätze angeführt sind und mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österreichisch-ungarischen Reichsgrenzen ins Ausland	**V.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen ad I—V auf Seite 1868, sowie der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die vorliegende Begünstigung findet Anwendung: 1. auf Spiritussendungen, welche mit direkten Frachtbriefen in begünstigten Relationen verfrachtet werden, und 2. auf Sendungen, welche als Rohspiritus mit direkt von einer der in Rubrik 5 (von) genannten Stationen an die Adresse einer Spiritus-Raffinerie nach einer Raffinerie-Station lautenden Frachtbriefen verfrachtet und ab dieser, nach erfolgter Raffinierung, mit direkten Frachtbriefen nach einer der in Rubrik 5 (nach) bezeichneten Station befördert werden	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. März 1906	Die in Betracht kommenden Verbandstarife, bezw. der Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen	Verschieden	Von 1— 50 km . . . . 0·24 Heller Von 51—150 km . . . . 0·20 Heller Von 151—300 km . . . . 0·18 Heller } für 100 kg und 1 km plus 4 Heller Manipulationsgebühr für 100 kg Für jeden weiteren Kilometer . . . 0·16 Heller } Für die Ermittlung der Frachtsätze auf Grund dieser Einheitssätze sind die im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Neuauflage vom 1. Juli 1905, Abschnitt A, Ziffer VII—1, Punkte 1—3, angegebenen Bestimmungen maßgebend	Verschieden	Im Rückvergütungswege	ad 1. Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate. ad 2. Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe bis zu der Raffinerie-Station und auf dieselbe Partei als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate ab der Raffinerie-Station; bei Sendungen, welche in den Stationen Biala, Bielitz, Chrudim (Ö.N.W.B.), Chrudim-Stadt, Iglau (Ö.N.W.B.), Iglau-Stadt, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, M.-Ostrau, Olmütz (K.F.N.B.), Pardubitz, Pernhofen-Wulzeshofen, Prag, Raitz, Raudnitz, Schönau (N.L.B.), Schönbrunn, Smichow, Smiřitz, Troppau, Weseli-Mezimosti oder Znaim (Ö.N.W.B.) nach einer Raffinerie-Station aufgegeben wurden, außerdem die auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbrief-Duplikate bis zu der Raffinerie-Station	

Alle selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. österr. Staatsbahnlinien werden für die Frachtberechnung als eine zusammenhängende Strecke betrachtet. Der auf Grund der vorstehenden Frachtermäßigung für die Strecke Wien—Pontebba trans. entfallende ermäßigte Frachtanteil wird unter Zuschlag von 91·2 Heller pro 100 kg auf die Strecke Wien—Peri trans. übertragen. Weiters wird der auf Grund der vorstehenden Frachtermäßigung für die Strecke Wien—Bodenbach entfallende Frachtanteil von 102 Heller, konvertiert auf 84 Pfg., unter Zuschlag der Schleppbahngebühr auch auf Sendungen im Verkehre von Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien (St.E.G., Ö.N.W.B. und K.F.N.B.) nach Laube-Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz, ferner unter Kürzung von 5 Pfg. und Zuschlag der Schleppbahngebühr bei Transporten nach Schönpriesen-Umschlag, endlich unter Zurechnung von 47 Pfg. auf Sendungen nach Dresden-Elbkai angewendet. Bei den zum Exporte ins Ausland bestimmten Sendungen ist es gleichgültig, ob die Weiterleitung von der österr. Grenzstation auf dem Land- oder Wasserwege erfolgt. Die auf Grund dieses Zugeständnisses von Troppau via Jägerndorf-Olmütz resultierende Frachtberechnung wird auch auf Troppau (K.F.N.B.), via Schönbrunn-Prerau übernommen.

Bestimmungen ad I bis V.

1. Wenn die Partei im Frachtbriefe weder den einzuhaltenden Transportweg, noch die vorzunehmende Abfertigung vorschreibt, so wird die Frachtberechnung auf Grund der vorstehenden Begünstigungen im allgemeinen stets über die für die Partei günstigste Route, ohne Rücksicht auf die beim Transporte faktisch benützten Bahnstrecken vorgenommen. Schreibt die Partei den einzuhaltenden Transportweg auf dem Frachtbriefe vor, so findet die vorbezeichnete Frachtberechnung nur dann statt, wenn der vorgeschriebene Transportweg in der betreffenden Relation nach Maßgabe der Verkehrsleitungsvorschriften zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung zugelassen ist, gleichviel ob letzteres zur Zeit der Abfertigung der Fall war oder nicht. Bei Vorschreibung eines Transportweges, welcher in der betreffenden Relation nach den bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften zu keiner Zeit transportberechtigt ist, sowie in allen Fällen, in welchen die Partei die vorzunehmende Abfertigung vorschreibt, werden die vorstehenden Frachtbegünstigungen nur auf den tatsächlich benützten Transportstrecken angewendet.

2. Die Frachtberechnung über die für die Partei günstigste Route (Punkt 1) findet auch Anwendung
   a) bei den in Wien nach der Schweiz, Italien, Triest, dem Küstenlande und den Alpenländern aufgegebenen Spiritussendungen, ferner
   b) bei den ab Prag loko und Lieben loko nach Rumänien, den Balkanstaaten, nach der Schweiz, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der Südbahnstrecken Mürzzuschlag—Steinbrück (exklusive Bruck a. d. Mur), Steinbrück—Rann, Marburg—Prevali, Pragerhof—Polstrau, St. Peter—Nabresina—Görz und St. Peter—Mattuglie-Abbazia zum Versand gelangenden Spiritussendungen, während von Wien, Prag loko und Lieben loko nach allen übrigen unter a) und b) nicht genannten Ländern, bezw. Stationen, nach welchen die vorstehenden Begünstigungen gelten, diese Begünstigungen stets nur auf die tatsächlich benützten Transportstrecken angewendet werden, weshalb in diesen Fällen zur Sicherung der billigsten Fracht in den bezüglichen Frachtbriefen an der hierfür vorgeschriebenen Stelle eine entsprechende Kartierungsvorschrift (nicht etwa nur eine Wegvorschrift) anzugeben ist.

3. Die auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen für Sendungen nach Wilten sich ergebenden Frachtsätze gelten in gleicher Höhe auch für Sendungen nach Innsbruck.

4. Für die in Wien K.F.N.B. bezogenen und in Wien I (K.E.B.) oder Wien S.B. neu aufgegebenen Spiritussendungen wird eine Zuschlaggebühr von 27 Heller pro 100 kg in Anrechnung gebracht.

   Für in Biala, bezw. Schönau (N.L.B.) bezogenen Rohspiritus und von diesen Stationen stammenden raffinierten Spiritus können die Frachtbegünstigungen nach und von Bielitz trans., bezw. nach und von Zauchtel trans. nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Weiterversand des raffinierten Spiritus ab Biala, bezw. ab Schönau (N.L.B.) erfolgt. Aus den tarifmäßigen Gebühren für die Beförderung von Bielitz trans. nach Biala, dann von Biala nach Bielitz trans., bezw. von Zauchtel trans. nach Schönau (N.L.B.), dann von Schönau (N.L.B.) nach Zauchtel wird eine Vergütung nicht geleistet.

5. Behufs Neuaufgabe des innerhalb der Begünstigungsperiode bezogenen Rohspiritus wird nach Ablauf der Gültigkeit vorstehender Frachtbegünstigungen noch eine sechsmonatliche Frist bewilligt.

6. Die laut vorstehender Publikation für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr.-ungar. Reichsgrenze ins Ausland, bezw. nach Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai bestehenden Zugeständnisse finden auch auf solche Spiritussendungen Anwendung, welche in einem öffentlichen Lagerhause, in einem Spiritusprivatfreilager, sowie in einer als Freilager erklärten Spiritus-Raffinerie zur Einlagerung gelangen und nach den vorgenannten Bestimmungsstationen weiter aufgegeben werden. Hierbei erfolgt die Ermittlung der im Rückvergütungswege anzuwendenden Frachtsätze nach Maßgabe der Bedingungen in den Zugeständnissen unter I bis V stets nur auf der über die Einlagerungsstation führenden Route. Für die von Galizien und der Bukowina nach Wien aufgegebenen, daselbst in einem öffentlichen Lagerhause eingelagerten und sodann nach den Elbe-Umschlagsplätzen weiter beförderten Spiritussendungen können somit die in der vorstehenden Publikation für die Transportstrecke von Krakau loko und transit nach den Elbe-Umschlagsplätzen enthaltenen ermäßigten Frachtsätze nicht beansprucht werden. Bei der Neuaufgabe von Sendungen aus den als Freilager erklärten Spiritus-Raffinerien der Firmen Gebrüder Kapelusz in Alt-Brody und H. Perlbergers Sohn in Wieliczka wird bei der Frachtberechnung auf Grund vorstehender Frachtbegünstigung die Summe der bis und ab Brody, bezw. Wieliczka durchfahrenen Kilometer zugrunde gelegt, auch insoweit hierbei Strecken der k. k. Staatsbahnen doppelt befahren werden.

   Zum Zwecke der Erstattung der Frachtdifferenz innerhalb der vorgeschriebenen Frist sind vorzulegen:
   a) die auf ein öffentliches Lagerhaus oder auf ein Spiritusprivatfreilager oder auf eine als Freilager erklärte Spiritus-Raffinerie als Empfängerin lautenden Frachtbriefe über den Transport der Spiritussendungen von der betreffenden Versandstation in Galizien und der Bukowina nach dem betreffenden Lagerhause, bezw. Spiritusfreilager.
   b) die auf dasselbe Lagerhaus, bezw. Spiritusfreilager als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Weitertransport der eingelagerten Sendungen nach den Stationen der vorbezeichneten Gebiete.
   c) außerdem im Verkehre nach den Elbe-Umschlagsplätzen die Schiffskonnossemente über den Transport der Sendungen per Elbe nach Stationen außerhalb des österr.-ungar. Zollgebietes.

7. Das laut vorstehender Publikation für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina (Krakau loko und transit) nach Laube, bezw. Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz bestehende Tarifzugeständnis findet auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von der Versandstation bis Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Ö.N.W.B. (für letztere Station jedoch nur hinsichtlich der Sendungen der Tetschner Lagerhaus-Gesellschaft) in Reservoirwagen befördert und ab dort nach erfolgter Umfüllung in Fässern nach Laube, bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz weitergesendet werden.

   Die bezüglichen Frachtbriefe haben nebst der Adresse des Empfängers die Zwischenlagerungsstation Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Ö.N.W.B. als Bestimmungsstation und ferner auf der Adreßseite die Anmerkung „Elbe-Umschlagsgut für den Umschlagsplatz Laube der österr. Nordwestbahn, bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz" zu enthalten.

8. Beim Exporte von raffiniertem Spiritus nach der europäischen Türkei und den Balkanstaaten wird zugelassen, daß auf den Frachtbriefen über die betreffenden Sendungen das „Eisenbahn-Transportbureau für den Orientverkehr" als Absender erscheint. Weitere Zusätze zur Unterschrift, sowie die Anführung von zwei Absendern sind unstatthaft. Die die vorangehenden Refaktiezugeständnisse in Anspruch nehmende Firma hat in solchen Fällen die auf sie als Empfängerin lautenden Frachtbriefe über den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina und die Frachtbrief-Duplikate über den Versand von raffiniertem Spiritus ab der Raffineriestation nach der Türkei oder den Balkanstaaten vorzulegen. Auf den Frachtbrief-Duplikaten muß seitens der Raffineriestation bahnämtlich bestätigt sein, daß die bezüglichen Sendungen von raffiniertem Spiritus von derselben Raffineriefirma stammen, welche den Rohspiritus aus Galizien oder der Bukowina bezogen hat.

9. Die laut vorstehender Publikation für Spiritussendungen nach allen Austrittsstationen über die österr.-ungarischen Reichsgrenzen ins Ausland gewährten Begünstigungen finden auch auf Sendungen von raffiniertem Spiritus, welche per Donau nach der europäischen Türkei und den Balkanstaaten exportiert werden, Anwendung. Die Liquidierung der Refaktie erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Frachtbriefe über den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina, dann der Frachtbrief-Duplikate über den Versand von raffiniertem Spiritus ab der Raffineriestation bis zum Donau-Umschlagsplatze und der Aufgabsrezepisse der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über den Weiterversand nach der Türkei oder den Balkanstaaten. Frachtbrief-Duplikate und Aufgabsrezepisse müssen auf jene Firma als Absenderin lauten, welche auf den Frachtbriefen über den Bezug von Rohspiritus als Empfängerin erscheint.

10. Die Identität der den raffinierten Spiritus versendenden Firma mit jener, welche den Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina bezogen hat, erscheint bei den in Wien neu aufgegebenen Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus nach Wien dokumentieren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressiert sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhaus-Verwaltung enthalten, daß die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversand des raffinierten Spiritus erfolgte.

11. Die Dokumente, auf Grund deren die Begünstigungen in Anspruch genommen werden, sind bis längstens Ende Mai 1906, bezw. rücksichtlich der Sendungen ad Punkt 5 bis längstens Ende November 1906 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien einzureichen und werden nach erfolgter Liquidierung nicht mehr zurückgestellt.

12. Sämtliche aus Anlaß der Neuaufgabe in einer Raffinerie- oder Einlagerungsstation erwachsenen Gebühren bilden keinen Gegenstand der Rückvergütung.

13. Die nach allen Austrittsstationen über die österr.-ungar. Reichsgrenze ins Ausland gewährten Frachtzugeständnisse gelten nur für den Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete und haben für den Verkehr nach den Austrittsstationen loko nur dann Gültigkeit, wenn sich dieselben auf ausländischem Boden befinden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1549	V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Flachs (roh), ungebrecht	Dunaszerdahely Tany Nemes Ócsa	Wekelsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg " " " " **Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905**	**Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1, der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**ad a) Klasse A ad b) Klasse C**		**ad a) 25 Heller ad b) 15 Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1906**	
				Csurgó Eszék Komárom							**ad a) 24 Heller ad b) 14 Heller**			
1550	V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art zum Exporte in beliebiger Verpackung	Würbenthal	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Besteht keiner	327 Pfennig		Im Kartierungswege*)		Für Sendungen in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, bezw. Tiefe findet, auch bei Überschreitung nur einer dieser Dimensionen, der Frachtsatz keine Anwendung

*) Der vorstehende Frachtsatz findet im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen und Bremerhaven lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Ö.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so findet obiger Frachtsatz, falls durch Duplikat-Frachtbriefe oder durch Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen der Weiterversand von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen oder Bremerhaven nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1906 außer diesen Duplikat-Frachtbriefen oder den Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen auch die auf die kontrahierende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden.

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
56 V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905	Nr. 91 vom 8. August 1905	1461	Österr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine der Klasse C und des Spezialtarifes 3	Friedland i. B.	Wien K.F.N.B. oder St.E.G.	In der Rubrik 10 wird der Frachtsatz von 107 auf 97 Heller richtiggestellt	

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
71 V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905	Nr. 76 vom 4. Juli 1905	1326	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Beteiligte Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art zum Exporte in beliebiger Verpackung	verschiedenen Stationen	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit	Die Frachtsätze für Würbenthal finden auf Sendungen nach belgischen und niederländischen Stationen keine Anwendung. Diese Abänderung tritt mit 15. Oktober 1905 in Kraft	
72 V.-B. Nr. 100 v. 29./VIII. 1905	Nr. 70 vom 20. Juni 1905	1263	Österr. Nordwestbahn		Lithoponefarben	Hruschau	Laube u. s. w.	In Spalte 4 ist hinter Lithoponefarben zuzusetzen: „Bleiweiß und Zinkweiß“	In Spalte 14 ist zuzusetzen: Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermäßigen sich für Sendungen, welche zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind, die Frachtsätze für 5000 kg und 10.000 kg um 25 Pfg. für 100 kg

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 101. **Wien, 31. August 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 1. August 1905,*) betreffend die Aktivierung eines selbständigen Hauptzollamtes II. Klasse in Marburg.

Das bisher mit dem Hauptsteueramte in Marburg vereinigt gewesene Hauptzollamt II. Klasse wurde in ein selbständiges Amt umgewandelt und hat als solches seine Tätigkeit bereits aufgenommen.

Diesem Hauptzollamte wurden überdies folgende bisher vom Hauptsteueramte in Marburg besorgten Amtsgeschäfte übertragen:

1. Der Stempelverlag für den Finanzbezirk Marburg und die Stempelverschleißgebarung;
2. die gesamte Verzehrungssteuergebarung;
3. die Gebarung mit den zahlbaren Drucksorten und statistischen Wertzeichen;
4. die Gebarung des Tabakgefälles;
5. jene des Salzgefälles;
6. die Gebarung des Finanzwachaufwandes;
7. die Geschäfte des Punzierungswesens und
8. die Gebarung der besonderen Abgabe vom Ausschank, Kleinverschleiß und Handel gebrannter geistiger Flüssigkeiten.

Kosel m. p.

Eröffnung der Teilstrecke Strzyłki-Topolnica—Sianki der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Sianki—österr.-ungar. Grenze.

Am 24. August 1905 ist die Teilstrecke Strzyłki-Topolnica—Sianki der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Sianki—österr.-ungar. Grenze mit den Stationen, bezw. Haltestellen Strzyłki-Topolnica (die bisherige Endstation der Linie Lemberg—Strzyłki-Topolnica), Jasienica zamkowa, Rozłucz Haltestelle, Jawora, Turka am Stryj (a/S.), Jabłonka niżna, Sokoliki und Sianki (die zukünftige gemeinschaftliche Anschlußstation mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen) für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden.

Die Stationen Jasienica zamkowa, Jawora, Turka am Stryj (a/S.), Jabłonka niżna, Sokoliki und Sianki sind für den Gesamtverkehr, die Haltestelle Rozłucz nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.

In der Haltestelle Rozłucz findet die Fahrkartenausgabe am Schalter und die Gepäcksabfertigung nur im Nachzahlungswege statt.

Die Station Sianki ist derzeit bis auf Widerruf nur provisorisch eröffnet.

Mit obigem Eröffnungstage wurde auch die Teilstrecke Sambor—Strzyłki-Topolnica für den Verkehr von explosiven Gütern eröffnet.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg.

---

*) Enthalten in dem am 25. August 1905 ausgegebenen L. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 130.

Übersicht des Baufortschrittes der im ersten Semester 1905 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen.

Nach der im Verordnungs-Blatte Nr. 32 vom 18. März 1905 veröffentlichten Übersicht verblieben mit Ende des zweiten Semesters 1904 an Bahnen oder Teilstrecken solcher 851 km im Bau.

Im ersten Semester 1905 sind nachstehende Bahnstrecken hinzugekommen, und zwar:

I. Hauptbahnen.

	Kilometer
1. Die Teilstrecken Klagenfurt—Viktring und Müllnern—Rosenbach der Karawankenbahn	19
2. das zweite Geleise in der Strecke Schreckenstein—Neschwitz der Linie Wien—Tetschen	17

II. Lokal- und Kleinbahnen.

3. Die Endstrecke der Linie Meran—Mals	1
4. Roßbach-Adorf	11
5. Zwettl-Martinsberg	36
6. Daudleb-Rokitnitz	20
7. Neuhaus-Wobratein	44
8. Wiener elektrische Straßenbahnen	1
9. Aujezd-Luhatschowitz	10
10. Bludenz-Schruns	13
11. Elektrische Kleinbahn in Troppau	5

Hiernach ergibt sich die Summe der im ersten Semester 1905 zugewachsenen Baustrecken mit rund . . . 177

Nach Hinzurechnung der zu Ende des zweiten Semesters 1904 verbliebenen Baustrecken von . . . 851

standen somit im ersten Semester 1905 rund . 1028 Bahnlinien und zweite Geleise in Ausführung.

Im ersten Semester 1905 wurden von diesen Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

I. Hauptbahnen.

	Kilometer
1. das zweite Geleise in den Strecken Beneschau—Čerčan und Ričan—Nusle der Linie Gmünd—Prag	27

II. Lokal- und Kleinbahnen.

2. Saar-Tischnowitz	61
3. Troppau-Grätz	8

Die Gesamtlänge der im ersten Semester 1905 eröffneten Bahnlinien und Strecken beträgt daher rund . . . 96

Demnach verbleiben von den im ersten Semester 1905 im Bau gestandenen Bahnen und zweiten Geleisen in der vor ausgewiesenen Länge von . . . 1028

nach Abrechnung der eröffneten Bahnstrecken von . . . 96

mit Ende des ersten Semesters 1905 noch rund 932 im Bau.

Hiervon entfallen:

I. Auf Hauptbahnen.

	Kilometer
1. die Teilstrecke Strzyłki-Topolnica — ungar. Grenze der Linie Lemberg—Sambor—ungar. Grenze	57
2. der Tauerntunnel und die Teilstrecke Schwarzach - St. Veit — Bad Gastein der Tauernbahn	39
3. die Teilstrecken Klagenfurt — Rosenbach (29 km), Müllnern—Rosenbach (18 km), der Karawankentunnel mit den offenen Anschlußstrecken (12 km), Birnbaum — Aßling — Wocheiner-Feistritz (29 km), der Wocheiner Tunnel mit den offenen Anschlußstrecken (8 km), Podbrdo—Görz—St. Peter (58 km) und Prvačina—Triest-St. Andrae (44 km) der Linie Klagenfurt (Villach)—Aßling—Görz—Triest, zusammen	198
4. die Pyhrnbahn Klaus-Selzthal	43
5. das zweite Geleise in den Strecken Allentsteig—Gmünd (34 km) und Horaždovic—Nepomuk (25 km) der Linie Wien—Eger	59
6. die umzulegende Strecke der Kremstalbahn zwischen Obermicheldorf und Klaus	3
7. das zweite Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa — Satkau - Teschnitz der Linie Prag—Komotau	9
8. das zweite Geleise in den Strecken Wien—Stockerau und Schreckenstein — Tetschen der Linie Wien—Tetschen	49
9. das zweite Geleise in der Strecke Oświęcim—Trzebinia der Linie Wien—Krakau	22

II. Auf Lokal- und Kleinbahnen.

10. Hartberg-Friedberg	28
11. Tarnopol-Zbaraż	25
12. Meran-Mals	61
13. Roßbach-Adorf	11
14. Zwettl-Martinsberg	36
15. Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka	73
16. Sedletz-Kuttenberg—Zruč	34
17. Daudleb-Rokitnitz	20
18. Neuhaus—Wobratein	44
19. die Teilstrecke km 0·00—36·00 der Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach—Mariazell-Gußwerk	36
20. Mank-St. Leonhard am Forst-Ruprechtshofen	9
21. Wiener elektrische Straßenbahnen	2
22. Zwickau—Deutsch-Gabel	12
23. Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl	15
24. Hannsdorf—Mähr.-Altstadt	10
25. Brünn-Lösch	6
26. Aujezd-Luhatschowitz	10
27. Bludenz-Schruns	13
28. Elektrische Lokalbahnen im Gebiete von Innsbruck	3
29. Elektrische Kleinbahn im Gebiete von Troppau	5

Die Gesamtlänge der zu Ende des ersten Semesters 1905 im Bau verbliebenen Bahnlinien und Strecken beträgt mithin, wie bereits erwähnt, rund . . . 932

Außerdem steht die Umgestaltung der Kremstalbahn zwischen den Stationen Linz und Obermicheldorf (59·8 km) in eine Hauptbahn II. Ranges, sowie die Umgestaltung des eine Teilstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest bildenden Fragmentes der Wippachtalbahn (Görz-Haidenschaft) zwischen St. Peter und Prvačina (7·9 km) in Ausführung.

Bei den im Zuge der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest (Tauernbahn, Karawankenbahn, Wocheiner Bahn und direkte Fortsetzung bis Triest) und der Pyhrnbahn herzustellenden vier großen Alpentunnels ist bis Ende des ersten Semesters 1905 der Richtstollenvortrieb beim Tauerntunnel auf 4088 m, beim Karawankentunnel vollständig, d. i. auf 7976 m (Durchschlag 17. Mai 1905), beim Wocheiner Tunnel vollständig, d. i. auf 6339 m (Durchschlag am 31. Mai 1904) und beim Bosrucktunnel auf 4642 m; ferner die Ausmauerung der Ringe beim Tauerntunnel auf 825 m, beim Karawankentunnel auf 6866 m, beim Wocheiner Tunnel vollständig, d. i. auf 6339 m, und beim Bosrucktunnel auf 3540 m durchgeführt worden.

Auf den zu Ende des ersten Semesters 1905 im Betriebe gestandenen Bahnen wurden nachstehende Stationen und Haltestellen eröffnet:

I. Auf Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen.

a) Ohne kommerzielle Befugnisse die Station Salzburg-Rangierbahnhof der Linie Salzburg—Wörgl;

b) für den Personen- und Gepäcksverkehr die Haltestellen Gnigl der Linie Salzburg—Wörgl, Raderwirt der Linie Zeltweg—Wolfsberg, Miroschowitz der Linie Kolin—Čerčan, Ober-Stangendorf der Linie Zwittau—Skutsch, Endersdorf der Linie Niklasdorf—Zuckmantel und Libusza der Linie Stráze—Neu-Zagórz;

c) für den Personen- und Markenkolliverkehr die Betriebsausweiche Station Pfaffenschwendt der Linie Salzburg—Wörgl unter gleichzeitiger Schließung der bisherigen Haltestelle gleichen Namens;

d) für den Personenverkehr die Haltestelle Packdorf der Linie Cilli—Wöllan;

e) für den Eilgut- und Frachtstückverkehr, sowie für den Wagenladungsgüterverkehr im Transitverkehre nach und von der Stubaitalbahn die Umladestelle Wilten der Linie Innsbruck—Landeck.

II. Auf den im Privatbetriebe stehenden Privatbahnen.

a) Für den Personenverkehr die Haltestellen Blansko Stadt und Wannow der Linie Wien—Prag—Bodenbach der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

b) für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr die Haltestellen Běla Ö.N.W.B. der Linie Chlumetz—Parschnitz, Běla S.N.D.V.B. der Linie Pardubitz—Seidenberg und Woleschnitz der Linie Josefstadt-Jaroměř—Liebau der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn;

c) für den Gepäcks- und Eilgutverkehr die Haltestelle Holleschowitz der Linie Wien—Prag—Bodenbach der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

d) für den Personen- und Gepäcksverkehr die Haltestelle Gallgasse der Linie Hietzing—Mödling der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp.

Außerdem wurden in einer Reihe von Fällen sowohl auf den im Staatsbetriebe, als auch auf den im Privatbetriebe befindlichen Bahnen die Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Haltestellen erweitert.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Tarnów nach Szczucin. (Typenpläne für den Hochbau) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien im Wege der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau vorgelegten Typenpläne für die im Zuge der Lokalbahn Tarnów-Szczucin vorgesehenen Hochbauten prinzipiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Amtshandlung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu erteilen, daß dieser Baukonsens erst mit dem Zeitpunkte der Konzessionserteilung für die gegenständliche Lokalbahn in Wirksamkeit zu treten hat. [E.-M.-Z. 25.531.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Aujezd nach Luhatschowitz. (Detailprojekt für die Variante in der Teilstrecke von km 5·9 bis km 6·7.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. August den von der k. k. Statthalterei in Brünn erstatteten Bericht über das Ergebnis der am 13. Mai in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung durchgeführten politischen Begehung hinsichtlich des von Dr. Cyrill Seifert in Brünn vorgelegten Projektes für die Variante in der Teilstrecke von km 5·9 bis km 6·7 der im Baue befindlichen Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz, bei welcher Amtshandlung auf Grund des anstandslosen Ergebnisses derselben für das gegenständliche Projekt der Baukonsens ex commissione namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt wurde, zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 35.856.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kimpolung nach Dorna watra. (Zweiglinie Pozoritta—Louisenthal: Detailprojekt für die Brücke in km 6·0/1.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. August das vom Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen in Czernowitz vorgelegte Detailprojekt für eine Brücke über den Moldawafluß in km 6·0/1 der im Baue befindlichen Zweiglinie Pozoritta—Louisenthal der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra mit drei Öffnungen à 12·3 m senkrechter Weite unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 37.034.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Projekt für die Vergrößerung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes, für die Vergrößerung des Frachtenmagazines, für die Errichtung eines Wächterhauses mit Nebengebäude, sowie für die Errichtung von Wirtschaftshöfen zu Wächterhäusern in der Station Unter-Bautzen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 24. Juli auf Grund der durchgeführten Überprüfung im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und der einschlägigen Bestimmungen der Bauordnung für das von der Direktion der Böhmischen Commercialbahnen in Prag vorgelegte Projekt, betreffend die Vergrößerung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes, die Vergrößerung des Frachtenmagazines, die Errichtung eines Wächterhauses mit Nebengebäude, sowie die Errichtung von Wirtschaftshöfen zu Wächterhäusern den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 37.048.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Zwickau nach Gabel. (Projekt, betreffend die Hochbauten für Zugförderungszwecke in der Station Deutsch-Gabel.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 11. August nach vorgenommener Überprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für das von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag vorgelegte Projekt, betreffend die Hochbauten für Zugförderungszwecke aus Anlaß der Einmündung der Lokalbahn Zwickau-Gabel in die zu erweiternde Station Deutsch-Gabel der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 39.388.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Juli 1905 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	In Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlaßt durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmäßigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. österr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien . .	716	18726	1229	20671	29	51	2	82	0·4	114	.	81	.	30	.	.	4	.	3
„ Linz . .	781	5259	773	6813	15	22	.	37	0·5	33	.	1	2	.	.	.	1	.	.
„ Innsbruck	638	2692	279	3609	52	40	2	94	2·6	108	4	77	.	1	.	.	4	.	3
„ Villach .	123	3099	1884	5106	10	36	26	72	1·4	57	.	29	.	4	.	.	1	.	.
„ Triest . .	199	1280	558	2037	43	8	1	52	2·6	48	1	6	1	.	.	.	.	.	.
„ Pilsen . .	730	3064	3646	7440	37	37	35	109	1·4	97	7	.	.	.	.	.	1	.	10
„ Prag . .	315	4130	5642	10087	16	85	9	110	1·1	97	.	11	.	.	.	.	2	.	15
„ Olmütz .	124	2224	4288	6636	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau .	93	2108	769	2970	5	29	4	38	1·3	25	.	2	.	7	.	.	2	.	5
„ Lemberg	62	3414	518	3994	.	5	.	5	0 1	2	.	11	.	.	.	.	.	.	5
„ Stanislau	124	1099	1468	2691	.	3	.	3	0·1	1	.	.	.	2	.	.	.	.	.
K. k. Betriebsleitung Czernowitz . .	124	243	1896	2263	8	5	29	42	1·9	23	.	19	.	.	.	.	.	.	1
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	1006	623	1691	19	14	.	33	1·9	42	.	32	.	.	.	.	.	.	9
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	372	1348	1529	3249	5	17	3	25	0·8	29	2	44	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	527	1021	2023	3571	41	4	.	45	1·3	44	.	2	.	1	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1585	93	1678	.	16	.	16	0 9	8	.	8	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	521	31	552	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	1026	5385	7144	13555	31	21	1	53	0 4	34	.	17	.	.	.	.	3	.	15
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	129	634	73	836	5	1	.	6	0·7	3	.	3	.	.	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	201	62	263	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Österr. Nordwestbahn	533	8030	898	9461	16	33	3	52	0·6	58	2	33	.	.	.	.	2	.	14
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	823	6449	4092	11364	52	49	1	102	0·9	68	.	65	.	14	.	.	.	.	9
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	336	43	379	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1196	9802	2252	13250	81	61	.	142	1·1	109	1	39	.	1	.	.	.	2	24
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	62	2043	279	2384	.	8	.	8	0·3	10	.	2	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	41	558	.	599	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Bahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 21. Juli dem Franz Réthey und Konsorten in Budapest für eine von der Station Nagy-Czenk (Zinkendorf) der Südbahnlinie (Wien—) Wr. Neustadt — Sopron (Ödenburg) — Nagy-Czenk—Nagy-Kanizsa abzweigende, mit Berührung der Zinkendorfer Zukerfabrik und der Kohlenwerke der Lakompaker Bergbaureviere bis Verperd führende schmalspurige Rustikal-, eventuell Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 26. Juli der Direktion der Firma „Eszéki lófogatú közuti vasut részvénytársaság“ (Aktiengesellschaft der Essegger Straßenbahnen mit Pferdebetrieb) für:

a) eine von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Straßenbahnnetzes der Stadt Eszék ausgehende, bis zum Donau-Drau-Umschlagsplatze;

b) eine von einem geeigneten Punkte der slawonisch-ungarischen Landesgrenze ausgehende, einerseits am rechtsseitigen Drauufer bis Eszék, anderseits am linksseitigen Drauufer bis Vörösmart;

c) eine von der projektierten Station Herczeg-Szöllös der Linie b) abzweigende, bis Kis-Köszeg (Battina)

führende schmalspurige (1 m Spurweite) Straßen-, bezw. Rustikal- oder Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 1. August der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Julius Braun und Konsorten für:

a) eine von der zukünftigen Station Gyergyó-Remete der bereits im Baue begriffenen Székler Lokalbahnen ausgehende, bis Gyergyó-Borszék;

b) eine von der zukünftigen Station Gyergyó-Borszék ausgehende, bis zur ungarisch-rumänischen Landesgrenze bei Gyergyó-Tölgyes, bezw. dem Tölgyeser Passe zum seinerzeitigen Anschlusse an das nordöstliche kgl. Rumänische Eisenbahnnetz (Linie Corabia—Piatra—Riureni)

führende normal-, eventuell schmalspurige (70 cm Spurweite) Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 6. August der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Armin Pallos und Konsorten für eine von der Station Oravicza der Linie Jaszenova—Oravicza—Anina des Staatsbetriebes und der projektierten Lokalbahn Oravicza—Nagy-Szám abzweigende und diese in der Station Zsidovin mit der Lokalbahn Vojtek—Zsidovin—Német-Bogsán des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung von Stationen.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Orbánfalu der Linie Körmend — Orbánfalu — Német-Ujvár (Güssing) wurde als Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen eröffnet. In dieser Station dürfen jedoch weder lebendes Großvieh noch solche Güter aufgenommen und abgegeben werden, zu deren Auf- und Abhebung maschinelle Vorrichtungen erforderlich sind.

Die Station Véghlesz-Szalatna der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen wurde am 7. August für den fakultativen Aufenthalt der in beiden Richtungen verkehrenden Schnellzüge eröffnet.

Die Station Dugaresa der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen wurde für den fakultativen Aufenthalt der in beiden Richtungen verkehrenden Schnellzüge eröffnet.

Das Wächterhaus 173 nächst dem Badeorte Erdöbényefürdö der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen wurde für die Dauer der Badesaison als Station für den fakultativen Aufenthalt der in beiden Richtungen verkehrenden Schnellzüge eröffnet.

Ausland.

Sachsen. (Verkehr der Staatseisenbahnen im Jahre 1904.) Es wurden im Jahre 1904 im ganzen 72,621.235 Personen befördert, das sind 2,074.927 oder 2·94 Prozent mehr als 1903. Die Anzahl der von diesen zurückgelegten Personenkilometer betrug 1529·6 Millionen und zeigt gegen das Vorjahr eine Zunahme um 2·14 Prozent. Die Personengeldeinnahme von Mk. 42,859.808 endlich ergibt eine Zunahme von Mk. 1,242.394 oder 2·99 Prozent. Wenn man berücksichtigt, daß die am 1. Oktober 1903 eingetretene Erhöhung der Rückfahrkartenpreise im Berichtsjahre zum erstenmal voll zur Geltung kam, so ist die Zunahme der Personengeldeinnahme auffallend gering, denn der Zunahme der Personenzahl um 2·94 Prozent und der Personenkilometer um 2·14 Prozent steht eine Zunahme der Einnahme um 2·99 Prozent gegenüber. Der auf die Erhöhung der Rückfahrkartenpreise zu erwartende Mehrertrag ist also nur in geringem Maße zur Wirkung gelangt und offenbar durch andere die Einnahme abschwächende Ursachen — Verschiebung des Verkehres nach den unteren Wagenklassen u. s. w. — unwirksam gemacht worden. Dies ergibt sich auch aus der nachfolgenden Vergleichung des Anteiles der einzelnen Wagenklassen am gesamten Verkehre. Es betrug nämlich die Personenzahl:

	1904	1903
in I. Wagenklasse	170.213	158.839
„ II. „	4,908.270	4,988.486
„ III. „	44,404.769	44,437.893
„ IV. „	22,130.160	19,979.583

ausschließlich der beförderten Militärpersonen. Einer Zunahme der Reisenden der IV. Wagenklasse um 2,200.000 = 10·76 Prozent steht also ein Rückgang in der II. Klasse um rund 80.000 gleich 1·61 Prozent und um 33.000 = 0·07 Prozent in der III. Klasse gegenüber. Der Anteil der einzelnen Wagenklassen betrug in Prozenten:

	nach der Personenzahl		nach den Personenkilometern		nach der Einnahme	
	1904	1903	1904	1903	1904	1903
in I. Wagenklasse	0·24	0·23	0·84	0·83	2·20	2·17
„ II. „	6·76	7·07	10·38	10·82	17·02	17·61
„ III. „	61·14	62·99	59·51	61·00	62·02	62·73
„ IV. „	30·47	28·32	25·83	24·00	17·51	16·25

Für eine Person und 1 km wurde eingenommen:

	1904	1903
in I. Wagenklasse	7·37	7·26
„ II. „	4·59	4·52
„ III. „	2·92	2·86
„ IV. „	1·90	1·88
überhaupt	2·80	2·78

Dieser höhere Ertrag ist auf die Erhöhung der Rückfahrkartenpreise zurückzuführen. Auf je 1000 Personenwagenachskilometer ergibt sich eine Einnahme von Mk. 139 gegen Mk. 138 im Vorjahre. Auf einfache Fahrkarten wurden 27·56 Prozent der Reisenden befördert (gegen 26·56 Prozent im Vorjahre), während 72·44 Prozent auf Rückfahrkarten und sonstige ermäßigte Karten befördert wurden. Der stärkste Personenverkehr fiel mit 7,217.682 Personen und Mk. 5,172.847 Einnahme auf den Monat Juli, der schwächste mit 4,931.176 Personen und Mk. 2,614.494 auf den Februar. Einen wesentlich größeren Aufschwung weist der Güterverkehr auf. Im Jahre 1904 wurden 28,243.027 t Güter befördert, 2,402.148 t = 9·30 Prozent mehr als 1903. Die Güterfrachteinnahme betrug Mk. 79,764.339 und war um Mk. 4,548.397 = 6·05 Prozent höher als im Vorjahre. An dieser Zunahme waren der direkte und der Durchgangsverkehr hauptsächlich (mit über Mk. 4,000.000) beteiligt. Von der Güterfrachteinnahme kamen durchschnittlich auf 1 t befördertes Gut Mk. 2·82 gegen Mk. 2·91 im Vorjahre, und für 1 tkm wurden durchschnittlich 4·38 Pfg. gegen 4·55 Pfg. im Vorjahre vereinnahmt. Auf je 1000 Güterwagenachskilometer entfielen trotzdem Mk. 101 Güterfrachteinnahme wie im Vorjahre und auf jede vorhandene Gepäcks- und Güterwagenachse Mk. 1208 gegen Mk. 1142 im Vorjahre; der Rückgang der Einnahme auf 1 tkm ist also durch die bessere Wagenausnützung wieder ausgeglichen worden. Der stärkste Güterverkehr fiel mit 2,748.409 t und Mk. 7,710.439 Güterfrachteinnahme auf den Monat September, der schwächste mit 1,986.657 t und Mk. 5,707.594 auf den Jänner. Die gesamte Transporteinnahme betrug Mk. 124,072.155 oder durchschnittlich an einem Tage Mk. 338.995.

Bayern und Württemberg. (Neue Eisenbahnverbindungen zwischen Bayern und Württemberg.) Im bayerischen Gesetz- und Verordnungsblatte gelangte der Wortlaut des zwischen Bayern und Württemberg abgeschlossenen Staatsvertrages über mehrere Eisenbahnanschlüsse an der beiderseitigen Grenze nach erfolgter Auswechslung der Ratifikationsurkunden zur Verlautbarung. Die „Z. d. V. D. E.-V.“ entnimmt hieraus folgendes: 1. Bayern gestattet innerhalb seines Gebietes der württembergischen Regierung den Bau und Betrieb einer Eisenbahn a) von Weikersheim nach Röttingen zum Anschluß an die Lokalbahn Röttingen-Ochsenfurt, b) von Isny nach Seltmanns zum Anschluß an die Lokalbahn Kempten-Siebratshofen. Beide Bahnen sollen als vollspurige Nebenbahnen nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung hergestellt werden. Die bayerische Regierung behält sich das Recht vor, die innerhalb Bayerns gelegenen Strecken dieser Bahnen je nach Ablauf von 20 Jahren nach erfolgter Betriebseröffnung anzukaufen. 2. Weiterhin soll auf bayerischem und württembergischem Gebiete eine Bahn vom Donautal zum Brenztal, und zwar entweder zur Verbindung von Günzburg mit Niederstotzingen oder mit Sontheim-Brenz oder von Gundelfingen mit Sontheim-Brenz als vollspurige Nebenbahn nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung hergestellt werden, und zwar die auf bayerischem Staatsgebiete gelegene Strecke von Bayern, die auf württembergischem Staatsgebiete gelegene Strecke von Württemberg; in Betrieb soll diese Bahn binnen sechs Jahren genommen werden können. 3. Die beiderseitigen Regierungen verpflichten sich ferner, der Aktiengesellschaft „Badische Lokaleisenbahnen“ zu Karlsruhe den Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Dillingen nach Ballmertshofen zum Anschluß an die Linie Ballmertshofen—Aalen nach Maßgabe noch zu vereinbarender Konzessionsbedingungen zu gestatten, deren Spurweite 1 m betragen, deren späterer Ausbau zur Vollspur jedoch nicht ausgeschlossen sein soll.

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im September 1905.)

Im Monate September 1905 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	September
Oporto, Havre, Rouen *	„Balaton“	27/VIII—7/IX
New-York	„Ultonia“	7
Liverpool ¹)	„Andalusian“	1—10
London	„Nagy Lajos“	1—10
London, Hull	„Jago“	1—10
Liverpool	„Veria“	5—15
New-York	„Slavonia“	21
Antwerpen, Leith	„Kolozsvár“	10—20
Lissabon ¹), Passages, Bordeaux *	„Deák“	15—25
Liverpool ¹)	„Ararat“	15—25
Hamburg ¹)	„Pergamon“	20—30
London, Hull	„Congo“	20—30
Liverpool	„Cypria“	20—30
Rouen	„B. Kemény“	20—30
Antwerpen	„Szeged“	20—30
Rotterdam	„Arad“	20—30
Glasgow *	„Baross“	20—30

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	September
Liverpool ¹)	Fiume	„Algerian“	1—10
London, Hull	„	„Murillo“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Báró Fejérváry“	5—15
London	Fiume	„Matlekovits“	5—15
New-York	„	„Pannonia“	19
Liverpool	„	„Brescia“	10—20
Antwerpen	„	„Buda II.“	15—25
Bordeaux	„	„Széchényi“	15—25
Rotterdam	„	„Zichy“	15—25
Liverpool ¹)	„	„Alsatian“	15—25
London, Hull	„	„Volturno“	15—25
Glasgow	„	„Szent István“	20—30
Rouen	„	„Balaton“	20—30
Rotterdam	„	„Báthori“	20—30
Rouen	„	„Tibor“	20—30
Rotterdam	„	„Széll Kálmán“	25/IX—5/X
Hamburg ¹)	„	„Lusitana“ oder „Venezia“	25/IX—5/X

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Österr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

¹) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie FIUME—SPANIEN.

Ab Fiume: „Lederer Sándor“ am 4., „Kassa“ am 11., „Zrinyi“ am 18., „Andrássy“ am 25. September.

Ab Valencia: „Andrássy“ am 6., „Mátyás király“ am 13., „Lederer Sándor“ am 20., „Kassa“ am 27. September.

B) Linie FIUME—MARSEILLE.

Ab Fiume: „Rákóczy“ am 1., „Szent László“ am 8., „Tisza“ am 15., „Árpád“ am 22., „Rákóczy“ am 29. September.

Ab Marseille: „Árpád“ am 6., „Rákóczy“ am 13., „Szent László“ am 20., „Tisza“ am 27. September.

Verschiedene Mitteilungen.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 12. Mai fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Moritz Ritter von Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Dr. Karl Ruß die diesjährige (34.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Leoben-Vordernberger Eisenbahn statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 2882 Aktien mit 288 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen Kronen 1,231.723·13 (gegen K 1,255.690·21 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 23.592·63 (K 23.081), die Betriebsquote der Südbahn K 602.991·40 (K 597.209·50), die Zinseneingänge K 12.433·59 (K 13.575·57), die sonstigen Auslagen K 171.462·06 (K 178.817·48) und der Jahresertrag K 493.295·89 (K 516.319·80). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 1555·96 (K 3932·77) und abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätendienst per K 122.705·60 (K 109.102·74), sowie der Aktientilgungsquote per K 4000 (0) standen zur Verfügung der Generalversammlung K 368.146·25 (K 411.149·83). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 3665·90 (K 4072·17) dem Gewinn-Reservefonds, K 36.659 (K 40.721·70) dem Verwaltungsrate als Tantieme zuzuweisen, K 326.400 (K 364.800) zur Ausschüttung einer 25·5prozentigen (28·5 Prozent) Aktiendividende zu verwenden und K 1421·35 (K 1555·96) auf neue Rechnung vorzutragen. Das aus dem Verwaltungsrate ausscheidende Mitglied Dr. Moritz Ritter v. Schreiner wurde sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 25.215.]

Lokalbahn Triest-Parenzo. (Generalversammlung.) Am 15. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Landeshauptmann-Stellvertreters Dr. Johann Cleva und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerial-Vizesekretärs Dr. Marius Glessig die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Triest-Parenzo statt. An derselben nahmen 4 Aktionäre teil, welche 3485 Aktien mit 697 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1904 die Transporteinnahmen K 286.798·36 (gegen K 201.600·92 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 927·26 (K 1317·88), die Betriebsausgaben K 281.026·66 (K 264.109·99), die sonstigen Auslagen K 47.105·37 (K 30.647·96), die Zinsenauslagen K 69.852·25, die Verwaltungskosten K 10.636·86 (die zwei letzten Posten zusammen K 58.182·69) und der Betriebs-Nettoabgang K 120.895·52 (Kronen 150.021·84). Da der Prioritätendienst K 467.273·82 (K 486.996·04 für das erste Geschäftsjahr) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 588.169·34 (K 640.592·11) oder mit 125·87 Prozent (131·54 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. In der konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Johann Cleva zum Präsidenten und Hofrat Nikolaus Poliakovits zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 26.501.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXVIII. Stückes.) Das am 21. August 1905 herausgegebene CXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2014: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 16. August 1905, Z. 15.989, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2015: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 17. August 1905, Z. 12.393, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2016: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. August 1905, Z. 36.491, betreffend Beibringung von Gesundheitszeugnissen bei der Ausfuhr von geschlachteten Kälbern, Schafen, Ziegen und Zicklein nach Bosnien und Herzegowina.

Nr. 2017: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 16. August 1905, Z. 18.588/XI, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXIX. Stückes.) Das am 22. August 1905 herausgegebene CXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2018: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 17. August 1905, Z. 14.847, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2019: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 17. August 1905, Z. 40.355, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXX. Stückes.) Das am 23. August 1905 herausgegebene CXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2020: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 17. August 1905, Z. 41.323, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXI. Stückes.) Das am 24. August 1905 herausgegebene CXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2021: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. August 1905, Z. 38.623, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 2022: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. August 1905, Z. 25.270, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Schafen und Ziegen aus Rumänien.

Nr. 2023: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. August 1905, Z. 25.298, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus der Stadt Czernowitz und den politischen Bezirken Czernowitz, Gurahumora, Kotzman, Radautz, Storożynetz, Suczawa und Waszkoutz.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des für sämtliche Linien der k. k. österr. Staatsbahnen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1906 erforderlichen beiläufigen Bedarfes an nachstehend angeführten Materialien gelangt im Offertwege zur Vergebung, und zwar:

Bezeichnung des Materiales	Maß	Beizustellen franko Waggon einer Station der westlichen Linien	mährisch-schlesischen Linien	nordöstlichen Linien	Zusammen
A. Material für Schraubenkuppeln					
(Walzeisen) aus schweißbarem bas. Martinflußeisen flach, rund und quadratisch	q	2.971	149	798	3.918
B. Radscheiben					
für Wagen aus bas. Martinflußeisen, vorgeschroppt	Stück	296	18	30	344
C. Radsterne					
aus bas. Martinflußeisenguß	q		nach Bedarf		
D. Wagen-Räderpaare					
mit Radscheiben aus bas. Martinflußeisen	Stück		nach Bedarf		
E. Lokomotiv-Kesselbleche					
aus bas. Martinflußeisen:					
a) rechteckige Bleche } eben	q	2.904	43	381	3.328
b) Rund- und Schablonbleche } eben	"	295	10	20	325
c) gebördelte Bleche	"	132	6	433	571
F. Kupferbleche für Lokomotivkessel:					
a) ebene Platten (auch Flickplatten)	q	1.416	3	243	1.662
b) gebördelte und gebogene Platten	"	1.065	—	544	1.609
G. Lokomotiv-Siederohre	m	131.475	6100	85.024	222.599

Die obiger Lieferung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformulare, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen und welche die näheren Bestimmungen über die Offertstellung enthalten, können ab 1. September bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, Spezialbeschaffungs-Bureau, XV. Felberstraße 2, während der Amtsstunden behoben werden.

Ferner wird noch die Lieferung der nachbenannten Materialien für die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Diverse bearbeitete Fahrbetriebsmittel-Bestandteile . . . zirka 7.380 Stück
2. Bearbeitete Lokomotiv-Dampfzylinder . nach Bedarf
3. Eisenabgüsse . . . zirka 690.000 kg
4. Stahlabgüsse, diverse . . . " 10.700 "
5. Banka-Zinn . . . " 8.600 "
6. Engl. Zinn mit Lammzeichen . . . " 1.500 "
7. Kupferbleche, 0·5—10 mm stark . . . " 5.200 "
8. Kupferrohre, gezogene . . . " 7.800 "
9. Kupferstutzen für Siederohre . . . " 12.700 "
10. Kupferstangen für Stehbolzen, ungelocht " 26.000 "
11. Kupferstangen, quadratisch . . . " 300 "
12. Kupferdraht . . . " 2.235 "
13. Antimon regulus . . . zirka 100 kg
14. Blockzink . . . " 1.050 "
15. Block- und Plattenblei . . . " 2.300 "
16. Schnell- und Schlaglot . . . " 300 "
17. Zinkbleche . . . " 2.200 "
18. Messing- und Packfongblech . . . " 3.050 "
19. Messing- und Packfongdraht . . . " 600 "
20. Messingstangen und Rohre . . . " 400 "
21. Verzinnte Weißbleche . . . " 6.250 Tafeln
22. Diverse Rotmetall- und Messingguß-Bestandteile, Spenglerwaren, Reflektoren und Lampenbestandteile . . . nach Bedarf

In gleicher Weise wird die Lieferung des Bedarfes an den gleichnamigen, sub Post 1—22 angeführten, sowie eventuell noch sonstigen Materialien für die k. k. Staatsbahn-Direktionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg, Stanislau und k. k. Betriebsleitung Czernowitz vergeben. Die Preise dieser Materialien sind franko einer Station der k. k. Staatsbahnen zu notieren.

Die letzterer Lieferung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformulare, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen und welche die näheren Bestimmungen über die Offertstellung enthalten, können ab 1. September bei der Abteilung 4, Zugförderungs- und Werkstättendienst, bezw. bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionen behoben werden.

Die Offerte sind (samt den etwaigen Beilagen pro Bogen mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen) versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Kesselblechen, Radscheiben, Räderpaaren, Siederohren etc. etc., bezw. Eisenabgüssen, Kupferwaren, Zinn etc.“** im Einreichungsprotokolle der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionen, und zwar bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, resp. bei derjenigen k. k. Staatsbahn-Direktion, auf deren Bedarf sich das Offert bezieht, bis zum **20. September 1905, 12 Uhr mittags**, einzureichen.

In den Offerten sind die Preise der ausgeschriebenen Materialien in Kronen in Ziffern und Schrift franko aller Frachtkosten, Zölle und sonstiger Spesen anzugeben.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich der ganzen angebotenen Menge oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 21. September 1905, 10 Uhr vormittags, statt und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, **bleiben unberücksichtigt.**

Hinsichtlich der oben sub 1—22 angeführten Materialien wird die Lieferungs-Ausschreibung unter einem auch seitens der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Landes-Amtsblättern verlautbart.

Wien, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Holz zu Grubenzwecken bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

a) für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—19 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905,
b) „ „ „ „ „ „ H—19 b „ „ „ 1. „ 1905

Von	Nach							
	Duby B.E.B.		Kladno B.E.B.		Smečna-Sternberg B.E.B.		Střebichowitz-Winařitz St.E.G.	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze in Heller für 100 kg							
Jarmeritz Ö.N.W.B.	108	110	111	112	114	115	113	113
Mähr.-Budwitz Ö.N.W.B.	110	112	113	—	116	117	115	115
Okřischko Ö.N.W.B.	103	105	106	107	109	110	109	109

Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Außer den obigen Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung.

Wien, am 26. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1238]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgüterverkehr.

Berichtigung.

Im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—XIII, Erster Anhang, Post-Nr. 142 bis 144, 146 bis 148, 150 und 151 (Seite 185), sowie im Teil II, Heft 3, I. Abteilung, 1. Abschnitt, unter B—13 a, Linz-Urfahr und Mühlkreisbahn, Anhang Post-Nr. 14 und 15 (Seite 654), ist die der Artikelbezeichnung beigefügte Position der Güterklassifikation von S—51 c in S—51 d richtigzustellen.

Diese Richtigstellung ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 durchzuführen.

Die tarifmäßige Durchführung erfolgt mit den am 1. September, bezw. 15. Oktober 1905 in Kraft tretenden Nachträgen zu den Heften 1 und 3 des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen.

Wien, am 28. August 1905. E.-M.-Z. 38.377/05.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1239]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II und Teil III.

Einführung von Dienstanweisungen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 gelangt zum Tarife, Teil II, die Dienstanweisung Nr. 5 und zum Tarife, Teil III, die Dienstanweisung Nr. 4 zur Einführung.

Dienstanweisung Nr. 5 enthält: Berichtigung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Güter in Mengen zu 5000 kg) und des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Güter in Mengen zu 10.000 kg), Änderung der besonderen Bestimmungen mehrerer Ausnahmetarife, Aufnahme einiger österreichischer, ungarischer und rumänischer Stationen in den Tarif, Berichtigung der Frachtzahlungsbedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen u. s. w.), Ergänzung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Maschinen), Berichtigung der Frachtzahlungsbedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Maschinen u. s. w.), Änderung des Ausnahmetarifes Nr. 40 (Klinkersteine u. s. w.), Schutzwagengebühr für Sendungen von Langholz des Ausnahmetarifes Nr. 41, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Dienstanweisung Nr. 4 enthält: Ergänzung der Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition in den österreichischen und ungarischen Lagerhäusern, Aufnahme der Stationen Wien D.U.B. (Lagerhaus S. & W. Hoffmann) und Trembowla in den Tarif, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes und des Reexpeditionstableaus.

Wien, am 28. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.506/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1240]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Wein und leere, gebrauchte Weinfässer, ferner für Graphit.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Artikel	Von	Nach	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Frachtsätze in Heller pro 100 kg	
Wein in Fässern (mit Ausnahme von Obstwein [Zieder] und Schaumwein [Champagner])	Pozsony	Hannsdorf	232	.
Weinfässer, leere, gebrauchte (mit Ausnahme von Stück- und Fuderfässern)	Hannsdorf	Pozsony	210	.
Graphit der Pos. G—20 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Hannsdorf	Budapest-Jozsefváros	.	184
		Diosgyör-vasgyár	.	237
		Gavosdia	.	274
		Huszt	.	278
		Kassa	.	227
		Kuntaplócza	.	238
		Nyustya-Likér	.	226
		Ózd	.	232*)
		Salgo-Tarján	.	216
		Szinobánya vasgyár	.	234
		Toplecz	.	294

*) In dem Frachtsatze für Ózd ist die im Lokaltarife der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

Wien, am 25. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1241]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von direkten Frachtsätzen für Eil- und Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Eil- und Frachtgüter unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von oder nach	Nach oder von	Eilgüter			Frachtgüter		
		gewöhnliche	ermäßigte	besonders ermäßigte	Klasse I	Klasse II	Klasse A
		Frachtsätze in Heller pro 100 kg					
B.-Trübau	Szelistye	2491	1188	1111	1178	918	547

Wien, am 25. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1242]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Eil- und Frachtgüter unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

Von oder nach Neugedein k.k.St.B.

Nach oder von	Eilgut gewöhnliches	Eilgut ermäßigtes	Eilgut besonders ermäßigtes	Frachtgut Klasse I	Frachtgut Klasse II	Wagenladungsklasse A bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Wagenladungsklasse A bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
	Frachtsätze in Heller für 100 kg						
Arnau Ö.N.W.B	1215	476	445	455	371	272	261
Falgendorf-Widach S.N.D.V.B.	1132	428	409	421	344	247	236
Fulnek K.F.N.B.	1515	708	667	655	418	383	374
Hohenbruck Ö.N.W.B.	1126	442	394	394	315	247	239
Josefstadt-Jaroměř S.N.D.V.B.	1139	446	397	403	317	250	243
Lieben Ö.N.W.B.	684	262	259	254	213	149	141
Lobnitz K.F.N.B.	1466	780	763	761	592	432	394
Mastig S.N.D.V.B.	1172	444	421	433	345	256	245
Parschnitz S.N.D.V.B.	1131	509	453	464	361	288	277
Senftenberg Ö.N.W.B.	1229	492	433	433	333	258	250
Stauding K.F.N.B.	1441	686	645	648	492	374	364
Trautenau Ö.N.W.B.	1147	503	457	460	365	285	274
Trübenwasser Ö.N.W.B.	1167	510	465	466	371	289	278
Wrbatek K.F.N.B.	1553	628	563	366	422	324	317

Wien, am 26. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1243]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen Rollfuhrtarifes in der Station Olmütz.

Am 1. September 1905 tritt in Olmütz ein neuer Rollfuhrtarif in Kraft, demzufolge von diesem Tage an die Abstreif- und Lagergebühren in folgendem Ausmaße erhoben werden:

1. Abstreifgebühren.

Post-Nr.	Vom Nordbahnhofe in Olmütz	Eilgüter bis einschließlich 25 kg	Eilgüter bis einschließlich 50 kg	Eilgüter über 50 kg für je 50 kg mehr	Frachtgüter bis einschließlich 50 kg	Frachtgüter über 50 kg für je 50 kg mehr
		Heller für den Frachtbrief und die Sendung				
1	in den Stadtrayon	30	40	30	30	20
2	in das sogenannte Beamtenviertel	30	40	30	40	20

2. Lagergebühren.

Für das Lagern einschließlich der Haftung für Feuerschäden der von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Rollfuhrunternehmung auf Lager gegebenen Güter:

Für eine Sendung und angefangene 100 kg

a) bis zu 8 Tagen . . . . 40 Heller

b) über 8 Tage für jeden angefangenen Monat . . . . 100 „

Alles weitere ist aus der bei der Güterabfertigungsstelle Olmütz ausgehängten Kundmachung zu ersehen.

Wien, am 28. August 1905.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1244]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 3.

Ergänzung der Nomenklatur des Seehafen-Ausnahmetarifes 1c (Kleie).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, finden die Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes 1 c (Kleie) im Verkehre nach Altona etc. auch für Ölkuchen und Ölkuchenmehl (zerkleinerte Ölkuchen) und entfettetes Ölsaatmehl aller Art, z. B. Baumwollsamenkuchen, Baumwollsamenmehl, Cokoskuchen (Coprakuchen), Cokoskuchenmehl (Copramehl), Erdnußkuchen, Erdnußkuchenmehl, Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Leinsaatmehl, Palmkernkuchen, Palmkernkuchenmehl (Palmkernmehl), Rapskuchen und Rapskuchenmehl, Anwendung.

Der Haupttarif ist auf Seite 57 entsprechend zu ergänzen.

Wien, am 26. August 1905. T.-A.-B.-Z. 15.581/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1245]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Kaolin.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für a) Kaolin der Pos. E—17 b, 1—2, der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905, ferner b) für Kaolin, roh, unverpackt oder in Säcken verpackt, aus Pos. E—17 b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Fleissen-Großloh (Station der Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach) nach Losoncz die folgenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

ad a) 255 Heller pro 100 kg
ad b) 237 „ „ 100 kg

Wien, am 25. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1246]

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages I zum Verbandsgütertarife, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1905.

Am 1. September 1905 tritt der obgenannte Tarifnachtrag, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Anhanges, in Kraft.

Wien, am 29. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.522/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1247]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Temporärer Anhang zu den Tarifen etc.

Aufnahme des Artikels „Telegraphenkabel etc.“ in die Anhangspost 10.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 ist die Nomenklatur der fortl. Nr. A I 10 a—r des vom 1. Jänner 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905, gültigen Temporären Anhanges zu den Tarifen für den obgenannten Verkehr (Seite 9—14) durch Aufnahme der Artikel

„Telegraphenkabel und Kabel zu elektrischen Leitungen der Pos. T—4“

zu ergänzen.

Wien, am 24. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.313/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1248]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Papier der Pos. P—2a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Papier der Pos. P—2 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut a) in Gewichtsmengen unter 5000 kg und b) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, von Nagy-Szlabos nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

ad a) 335 Heller pro 100 kg
ad b) 254 „ „ 100 kg

Wien, am 25. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1249]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Steine.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Steine bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Wostroměř Ö.N.W.B. nach Welwarn St.E.G. die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

a) für Steine der Pos. S—51 b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 82 Heller pro 100 kg;
b) für Steine der Pos. S—51 d der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 97 Heller pro 100 kg.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 28. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 101 v. 31./VIII. 1905. [1250]

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen. K. k. österreichische Staatsbahnen (süddalmatinische Linien).

Erhöhung des Wagenstandgeldes und Herabsetzung der Ladefristen.

Von der hohen Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina wurde mit Z. 127.976/IV vom 14. August 1905 im Sinne des Eisenbahn-Betriebsreglements, § 69, Z. 7, für alle Linien der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen und der im Betriebe derselben stehenden Tram- und Schleppbahnen (Montanbahn) vom 1. September 1905 für die Dauer des gesteigerten Verkehres

a) das Wagenstandgeld für einen 6 oder $7^1/_2$tonnigen Wagen von 20 auf 30 Heller, für einen 10 oder 15tonnigen Wagen von 40 auf 60 Heller erhöht und

b) die Ladefristen (Ein-, bezw. Ausladefrist) von 12 auf 6 Stunden, die Nachtstunden von 6 Uhr abends bis 6 Uhr früh nicht eingerechnet, herabgesetzt.

Die Güter müssen innerhalb der ad b) festgesetzten Frist nicht nur entladen, sondern auch abgeführt werden, ansonsten für deren Lagerung auf dem Bahngrunde nach Ablauf dieser Frist das tarifmäßige Lagergeld eingehoben wird.

Sarajevo, am 23. August 1905.

B.H.St.B. Z. 20.893-III b/05.

V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905. [1251]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Ausstellung für Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft in Steyr. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 7. bis 17. September 1905 in Steyr stattfindenden Ausstellung für Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Diverse Ausstellungen in Gmünd, Zakopane, Buczacz, Tetschen, Bozen, Eger, Meran, Graz. (Frachtbegünstigungen für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Die im Tarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, Abschn. C, IX, bezw. X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen sind für die Ausstellungen in den obgenannten Orten wie folgt zugestanden worden:

	Ausstellung	Ort	Zeit	Begünstigte Sendungen	Beteiligte Bahnen
1	Ausstellung von Feuerlösch-, Rettungs- und Sanitätsgeräten	Gmünd (Niederösterr.)	1905 6. August	Gegenstände	hinsichtlich der in Niederösterreich gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der österr. Privatbahnen
2	Ausstellung für einheimische Produktion	Zakopane	15. Juni bis 30. September	Gegenstände	hinsichtlich der in Galizien gelegenen Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
3	Industrie- und Ackerbau-Ausstellung	Buczacz	3. bis 10. September	Gegenstände	
4	Ausstellung für Touristik, Sport, Jagd und Fischerei	Tetschen a. E.	15. Juli bis 15. August	Gegenstände	österr., ungar. und bosnisch-herzegowinische
5	Buchbinder-Fachkurs-Ausstellung	Bozen	3. Juli bis 31. August	Gegenstände	
6	VII. allgemeine Ausstellung von Hunden aller Rassen	Eger (Böhmen)	3. bis 5. Juni	Gegenstände und Tiere	hinsichtlich der in Böhmen, Niederösterreich, Oberösterreich und Mähren gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der österr. Privatbahnen
7	Ausstellung anläßlich der 77. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte	Meran	24. bis 30. September	Gegenstände und Tiere	österr., ungar. und bosnisch-herzegowinische
8	VI. Jahreskunstausstellung	Graz	1. Oktober bis 31. November	Gegenstände	österr. und ungarische

Ausland.

Deutschland. (Übersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands.) Die im Reichseisenbahnamte bearbeitete Übersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands in sechs Blättern nebst dem zugehörigen Verzeichnisse der deutschen Eisenbahnstationen und ihrer Verwaltungen ist in neuer Auflage in gewohnter sorgfältiger Ausführung erschienen und gibt ein getreues Bild der Eisenbahnen Deutschlands und der angrenzenden Länder nach dem Stande vom 1. Mai 1905. Die Karte reicht im Osten bis Warschau und Budapest, im Süden bis Venedig und Turin, im Westen bis Le Havre und London, im Norden bis Aarhus in Jütland und Karlskrona in Schweden. Auch die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen und die Bahnen ähnlicher Art in Deutschland und im Auslande sind sorgfältig berücksichtigt. Ferner ist neu bearbeitet die Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigungsstationen der Eisenbahnen Deutschlands.

Die Karte nebst Verzeichnis ist zum Preise von Mk. 9 und die Sammlung von Übersichtsplänen zum Preise von Mk. 1 durch den Buchhandel (Verlag von Max Pasch, kgl. Hofbuchdrucker, Berlin SW., Ritterstraße 50) zu beziehen.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutsch-Südfranzösischer Verband (Verkehr mit den Paris—Lyon—Mittelmeerbahnen). (Einführung ermäßigter Frachtsätze für die französischen Bahnstrecken bei Beförderung von frischen Früchten.) Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 traten für die Beförderung von frischen Früchten, wie unter Nummer 22 bis 32 des Warenverzeichnisses für Eilgut auf Seite 32 des Teiles I B genannt, folgende ermäßigte Frachtsätze für die französischen Bahnstrecken ein, welche als § 2 im Eilgut-Ausnahmetarife Nr. 14 auf Seite 27 des Teiles II B einzustellen sind:

Nach Altmünsterol Gr. von	Frachtsätze in Francs für 1000 kg bei Aufgabe in Wagenladungen			
	von mindestens 5000 kg	von mindestens 9000 kg		
	nach	mit Bestimmung nach		
	Berlin, Halle a. d. S. und Magdeburg	Berlin	Halle a. d. S.	Magdeburg
Marseille (alle Bahnhöfe)	79·55	68·75	70·85	73·60
Cette (Ville und transit)	80·90	70·60	72·70	75·45
St. Louis-du-Rhône	76·90	65·20	67·30	70·10

Weitere Auskunft erteilt das Verbands-Abrechnungsbureau der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Straßburg.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für gebrannten Kalk.) Ausnahmetarif Nr. 17a für gebrannten Kalk auf Seite 74 des III. Nachtrages ist mit sofortiger Wirksamkeit u. a. wie folgt zu ergänzen:

Von	Nach							
	Furth im Wald tr. (für Österreich)	Kufstein	Passau tr. (für Österreich)	Salzburg	Simbach tr. (für Österreich)	Asch	Eger	Franzensbad
	Mark für 100 kg							
Abensberg	0·40	—	0·42	—	—	0·54	0·48	—
Kelheim	0·38	—	0·39	—	—	0·52	0·46	—
Saal a. d. Donau	0·37	—	0·38	—	—	0·51	0·45	—

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Mai 1897. (Einbeziehung der Station Bruckmühl.) Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1905 wurde die Station Bruckmühl mit folgenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Bruckmühl—Salzburg tr. . . . 105 km
Bruckmühl—Simbach tr. . . . 118 km

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Mai 1900. (Beschränkung in der Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13.) Die am 1. Juli 1905 eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 für Holzstoff (geschliffen) und Holzzellstoff (Zellulose) finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Basel oder Schaffhausen zum Eingang in die Schweiz verzollt werden und nicht in das deutsche Zollgebiet zurückkehren.

Bayerisch-Sächsischer Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 10. Mai 1893. (Einführung neuer Frachtsätze.) Mit Gültigkeit vom 16. August 1905 an wurden im Verkehre zwischen den preußisch-sächsischen Mitbewerbsstationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und bayerischen Stationen neue Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Tieren eingeführt, die zum Teile höher sind als die bisherigen.

Nähere Auskunft erteilt die kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.

Bayern. (Eisenbahnrat.) Unter dem Vorsitze des General-Direktors v. Ebermayer fand am 14. Juli in München die 56. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrates statt.

Die vorgelegte Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni eingeführten Ausnahmetarife und die Gewährung der Reexpeditionsbefugnis an das genossenschaftliche Lagerhaus in Laberweinting gaben zu besonderen Erörterungen keinen Anlaß. Von einer Seite wurde darauf hingewiesen, daß für einzelne Landesteile ähnliche Notstandsverhältnisse besorgt werden, wie im verflossenen Jahre, und daß die Wiedereinführung des aufgehobenen Notstandstarifes für Futtermittel in Frage kommen kann.

Zu dem Punkte der Tagesordnung, betreffend Änderung des bayerischen Ausnahmetarifes für Saatgut wurden in der Erörterung Wünsche dahin ausgesprochen, daß hinsichtlich der Anwendung des Ausnahmetarifes im Abfertigungswege eine Verschlechterung gegen den seitherigen Zustand nicht eintreten möge und daß hinsichtlich der Frachtermäßigung für das von den Saatgutzüchtereien zu versendende Saatgut vor dem Übergang aus dem beabsichtigten vorläufigen Tarifzustand in einen endgültigen der Eisenbahnrat noch einmal gehört werden möge. Im übrigen wurden Einwendungen gegen die geplante Maßregel im wesentlichen nicht geltend gemacht. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Aufhebung von Entfernungen.) Die in den Tarifheften 1 und 2 für den obgenannten Güterverkehr enthaltenden Entfernungen für den Verkehr mit der Station Erbach i. d. Pfalz der pfälzischen Eisenbahnen wurden infolge Schließung dieser Station für den Güterverkehr mit Wirkung vom 1. August 1905 an aufgehoben.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif. (Berichtigung.) Mit sofortiger Gültigkeit wird im obgenannten Gütertarife, Heft 1, die Entfernung Aschaffenburg—Leipzig—Stötteritz von 283 auf 383 km berichtigt.

Frankreich. (Beförderung von Lebensmitteln, Fleisch und Fischen auf den französischen Eisenbahnen.) Bei der Beratung des Budgets der öffentlichen Arbeiten für 1905 hatte die französische Abgeordnetenkammer den Minister aufgefordert, durch zwei außerparlamentarische Kommissionen, zusammengesetzt aus Senatoren, Abgeordneten, Landwirten, Vertretern der Eisenbahn-Gesellschaften, Reedern und Händlern, die Frage der Umgestaltung der Tarife für die Beförderung von Lebensmitteln, landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Früchten und frischen Gemüsen, sowie von Fischen und frischem Fleisch prüfen zu lassen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun diese Kommissionen gebildet und eine große Anzahl von zuständigen Persönlichkeiten in diese berufen.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutschland. (Umfang des deutschen Eisenbahnnetzes.) Am 1. Mai 1905 betrug die Länge der deutschen Staatsbahnen 51.155 km (50.266 km vollspurige und 889 km schmalspurige Strecken), die Länge der Privatbahnen 5112 km (3978 km vollspurige und 1134 km schmalspurige Strecken), zusammen 56.267 km Eisenbahnen, von denen 32.523 km Staatsbahnen und 852 km Privatbahnen, zusammen 33.375 km als Hauptbahnen betrieben wurden.

Von den Staatsbahnstrecken entfallen auf:

	vollspurige Strecken	schmalspurige Strecken	zusammen
	Kilometer		
Vereinigte Preußische und Hessische Staatsbahnen	34.025	254	34.279
Bayerische Staatsbahnen	6.347	35	6.382
Sächsische Staatsbahnen	2.724	422	3.146
Württembergische Staatsbahnen	1.861	101	1.962
Badische Staatsbahnen	1.640	—	1.640
Mecklenburgische Staatsbahnen	1.094	—	1.094
Oldenburgische Staatsbahnen	564	—	564
Kgl. Militärbahn	71	—	71
Elsaß-Lothringische Eisenbahnen	1.940	77	2.017
zusammen	50.266	889	51.155

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif 16.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 wurden u. a. nachverzeichnete bayerische Stationen in den Ausnahmetarif 16 (für Palmkernöl u. s. w.) aufgenommen.

Seite 105 des Nachtrages IV ist nachzutragen:

Nach und von	Budenheim	Darmstadt H.B. (Preuß.-Hess. St.B.) Darmstadt H.B. (M.N.B.)	Groß-Gerau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Deggendorf	2·30	2·12	2·17
Furth i. W.	2·57	2·39	2·44
Kufstein	2·44	2·26	2·31
Passau	2·24	2·06	2·11

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif, Heft 2. (Einbeziehung der Station Oldesloe L.B.E.) Oldesloe L.B.E. wurde zum 1. August 1905 in den Ausnahmetarif 8 (Gießereiroheisen) aufgenommen. Näheres ist auf den tarifierten Stationen zu erfahren.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Im obgenannten Güterverkehre wurden am 1. August 1905 zum Tarifhefte 1 der Nachtrag I und zum Tarifhefte 2 der Nachtrag VIII eingeführt. Sie enthalten im wesentlichen Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Die Nachträge sind durch die Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
									Heller					
1551 V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Schönbrunn K.F.N.B.	Bozen-Gries	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 'Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	vom 3. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband, bezw. publizierte Frachtsätze, bezw. Lokaltarife	558	356	202	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Verwaltung der Empfangsbahn in Vorlage gebracht werden müssen. Bei Inanspruchnahme dieser Frachtsätze findet eine weitere Rückvergütung auf Grund des Zugeständnisses laut Verordnungs-Blatt Nr. 100 vom 29. August 1905, Post-Nr. 1548, nicht statt	
					Cilli				412	327	85			
					Graz S.B.				343	273	70			
					Innsbruck				467	240	227			
					Klagenfurt				420	225	195			
					Laibach k.k.St.B.				402	251	151			
					Laibach S.B.				394	251	143			
					Leoben k.k.St.B.				327	205	122			
					Leoben S.B.				319	205	114			
					Trient (Trento)				598	389	209			
				Mähr.-Ostrau	Bozen-Gries				561	358	203			
					Innsbruck				470	242	228			
					Klagenfurt				420	227	193			
					Laibach k.k.St.B.				402	253	149			
					Laibach S.B.				394	253	141			
					Pernegg				319	235	84			
					Pettau				395	338	57			
					Trient (Trento)				601	391	210			
					Wilten				470	242	228			
1552 V.-B. Nr. 101 v. 31./VIII. 1905	Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Z. 89.815/05		Baumaterialien und Einrichtungs-, bezw. Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg S.N.D.V.B.	Vgl. Seite 123 des Nachtrages VI zum Lokaltarife der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B., vom 1. Jänner 1904, Post 97 des Anhanges	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Die im Anhange zum Nachtrag VI, Post 97, Seite 123 des Lokalgütertarifes gewährte Frachtbegünstigung					Die Transporte müssen zum Baue der elektrischen Zentralstation der Stadt Reichenberg in Reichenberg bestimmt sein

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 102. Wien, 2. September 1905. XVIII. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Ein den Verkehr zeitweilig total unterbindender Streik der Eisenbahnbediensteten, welchen die Bahnverwaltung nicht herbeigeführt hat und auch nicht abwenden konnte, ist hinsichtlich der Lieferfrist einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung im Sinne des § 63 (7) Betr.-Regl. gleichzuachten. Infolgedessen ist bei Sendungen, deren Lauf durch einen solchen Streik gehindert wurde, für die Dauer des Streiks ein Ruhen der Lieferfrist anzunehmen.

In diesem Sinne ist auch die Kundmachung der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 29. April 1904, Z. 76.115/F IV, aufzufassen, nach welcher aus Anlaß der auf ihren Linien infolge des Streiks ihrer Bediensteten vom 20. bis 26. April 1904 bestandenen Verkehrsstörungen für alle Güter, welche in der erwähnten Zeit die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen berührten, eine temporäre Zuschlagsfrist von 7 Tagen in Anwendung kommt. § 9 Betr.-Regl. setzt einen wirklichen Transport voraus und findet keine Anwendung, wenn der Transport gehindert war.

(Entscheidung des k. k. Handelsgerichtes in Wien vom 9. Dezember 1904, G.-Z. Cg II $\frac{358/4}{6}$.)

(Entscheidung des k. k. Ober-Landesgerichtes in Wien vom 8. März 1905, G.-Z. Bc III $\frac{40/5}{9}$.)

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 28. April 1905, Z. 6328.)

Das k. k. Handelsgericht in Wien hat in der Rechtssache J. S. & Söhne, prot. Firma in W., Klägerin, wider die X-Eisenbahn in W., Beklagte, wegen K 1209·37 auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten mündlichen Verhandlung, bei welcher klägerische Firma das Klagebegehren auf K 1182·75 einschränkte, zu Recht erkannt:

Das Klagebegehren wird abgewiesen.

Tatbestand:

Unbestritten ist, daß mit Frachtbrief, ddo. Elek, 19. April 1904, 20 Stück Rinder an die Adresse des Klägers nach Wien-St. Marx mit überwiesener Fracht aufgegeben wurden, daß diese Sendung am 26. April 1904 in Wien anlangte und daß dieselbe gegen Bezahlung der Fracht per K 265·40 und einer Nachnahme von K 273·40 für die unterwegs in der Zeit vom 21. bis 25. April erfolgte Fütterung der Rinder am 26. April in der 8. Stunde an die klägerische Firma abgeliefert wurde. Ferner ist es eine notorische Tatsache, daß in der Zeit vom 20. bis 26. April 1904 in Ungarn überhaupt und so auch auf den Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen ein Streik der Eisenbahnbediensteten herrschte. Weiters ist unbestritten, daß die Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest am 29. April 1904 unter Z. 76.115/F IV eine Kundmachung des Inhaltes erließ, daß aus Anlaß der auf ihren Linien bestandenen Verkehrsstörungen auf Grund der Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers, ddo. 29. April 1904, gemäß § 63, Al. 3, Z. 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements (Betr.-Regl.), und Al. 3, Z. 2, des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ü.) für alle Güter, welche in der Zeit vom 20. bis 26. April 1904 die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen berührten, eine temporäre Zuschlagsfrist von 7 Tagen in Anwendung kommt.

Die klägerische Firma behauptet nun, daß die reglementmäßige Lieferfrist für die Strecke Elek—Wien 78 Stunden betrage und da die Sendung erst am 26. April, 8. Stunde, anlangte, um 74 Stunden überschritten worden sei. Die Ursache dieser Verspätung sei der vorerwähnte Streik gewesen und da sich derselbe als ein grobes Verschulden der Eisenbahnbediensteten darstelle, begehrt klägerische Firma den Ersatz des ihr durch die verspätete Ablieferung entstandenen Schadens, und zwar:

a) Fütterungsauslagen vom 21. bis 25. April laut Frachtbrief . . . . K 273·40

b) Gewichtsminderung der 20 Stück Rinder, und zwar 25 kg pro Stück, d. i. 500 kg für 20 Stück, zum Marktpreise von K 72·71 pro 100 kg am 30. April . . K 363·55

c) Qualitätsminderung infolge des langen Transportes K 4 pro 100 kg, d. i. bei dem ursprünglichen Gewichte von 12.320 kg . . . . K 492·80
d) drei Zehntel der Fracht per K 265·40 für 74 Stunden Verspätung . . . . . K 79·62

K 1209·37

welchen Betrag sie bereits am 7. Mai 1904, jedoch erfolglos, von der Beklagten beansprucht habe.

Weiters bestreitet die klägerische Firma die Gültigkeit der erwähnten Kundmachung vom 29. April 1904 und führt, selbst die Gültigkeit dieser Verordnung angenommen, aus, daß sich die vom kgl. ungar. Handelsminister bewilligte Zuschlagsfrist nur auf jene Güter beziehe, welche zwischen dem 20. und 26. April 1904 die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen berührten. Die in Rede stehende Sendung habe aber schon am 19. April 1904 die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen berührt, indem sie schon an diesem Tage in der Station Kétegyháza auf die Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen übergegangen sei.

Die Beklagte bringt vor, daß die reglementmäßige Lieferfrist für die fragliche Strecke 84 Stunden und daher die Überschreitung der reglementmäßigen Lieferfrist bloß 68 Stunden betrage. Mit Rücksicht auf die erwähnte Kundmachung liege aber eine Überschreitung der Lieferfrist überhaupt nicht vor.

Außerdem würden die Rinder den samstägigen Kontumazmarkt am 23. April 1904, für den sie, weil aus verseuchter Gegend kommend, bestimmt gewesen seien, auch bei Einhaltung der normalen Lieferfrist nicht mehr erreicht haben. Denn da der Lauf der Lieferfrist am 19. April 1904 um Mitternacht begann, hätten sie Samstag 12 Uhr mittags anlangen müssen und, da der Zulassung zum Markte noch eine tierärztliche Beschau und andere Manipulationen vorausgehen müssen, an diesem Tage gar nicht mehr zum Verkaufe gelangen können.

Auch bestritt die Beklagte das Vorhandensein der behaupteten Wert- und Gewichtsverminderung; eine bahnamtliche Feststellung einer solchen sei nicht erfolgt. Überdies habe sich die klägerische Firma durch anstandslosen Bezug der Sendung mangels grober Fahrlässigkeit jedes weiteren Anspruches begeben.

Die klägerische Firma macht noch geltend, daß sie mit dem rechtzeitigen Eintreffen der Rinder zum samstägigen Kontumazmarkte wohl rechnen konnte, weil die faktische Lieferfrist Elek—Wien gewöhnlich 36 Stunden betrage und das reglementarische Maximum von 84 Stunden unter normalen Umständen nie aufgebraucht worden ist.

Bei der mündlichen Verhandlung hat die klägerische Firma zugegeben, daß die reglementmäßige Lieferfrist bloß um 68 Stunden überschritten sei und dementsprechend das Begehren ad d) der Klage auf zwei Zehntel der gezahlten Fracht, d. i. auf K 53, eingeschränkt, wodurch sich das ganze Klagebegehren auf K 1182·75 verringert.

Entscheidungsgründe:

Der klägerische Schadenersatzanspruch wird darauf gestützt, daß auf seiten der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen eine durch grobe Fahrlässigkeit ihrer Bediensteten verschuldete Überschreitung der Lieferfrist stattgefunden habe, für welche die Eisenbahn im Sinne des Art. 41 I. Ü., resp. § 88 Betr.-Regl. volle Schadloshaltung zu leisten hat.

Die beklagte Bahn bestreitet die Überschreitung der Lieferfrist überhaupt, weil die von der Eisenbahnverwaltung mit Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministeriums erlassene Kundmachung vom 29. April 1904 eine siebentägige Zuschlagsfrist festgesetzt hat, daher der Bahn im vorliegenden Falle eine Lieferfrist von $12^1/_2$ Tagen zur Verfügung stand, welche aber eingehalten wurde.

Dem gegenüber behauptet die klägerische Firma in erster Linie die Ungültigkeit dieser inhaltlich unbestrittenen Kundmachung, weil dieselbe mit dem in Ungarn geltenden Rechte im Widerspruche stehe. In Ungarn sei nämlich noch die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 in Geltung, welche im § 7 bestimmt, daß „Änderungen in den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr" — oder auch Lieferfristverlängerungen — „14 Tage früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntnis zu bringen sind".

Nun ist aber die Frage nach dem in Ungarn diesbezüglich geltenden Rechte dahin zu beantworten, daß daselbst gegenwärtig das gleiche Betriebs-Reglement in Wirksamkeit steht, wie in Österreich. Das geht aus der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, hervor, mit welcher das österreichische Betriebs-Reglement in Wirksamkeit gesetzt wird. Diese Verordnung beruft sich auf Art. VIII des Zoll- und Handelsbündnisses mit den Ländern der ungarischen Krone und besagt im Abs. (3) der Einleitung: „Der kgl. ungar. Handelsminister, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone".

Mag aber auch, was ununtersucht bleiben kann, die Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 in Ungarn noch in Kraft sein, so erscheint dieselbe doch inhaltlich mit allen jenen Bestimmungen derogiert, rücksichtlich welcher das jüngere Gesetz, d. i. das Betriebs-Reglement vom Jahre 1892 abändernde Vorschriften trifft. Dies ist aber hier nicht der Fall. Im § 63, Abs. (2), Z. 2 der beiden, wie erwähnt identischen Betriebs-Reglements wird den Eisenbahnverwaltungen gestattet, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde „für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse" Zuschlagsfristen festzusetzen und bestimmt Abs. (4) desselben Paragraphen, daß diese Zuschlagsfristen gehörig zu veröffentlichen sind. Das Gesetz verlangt aber nur die „gehörige", d. h. den formellen Vorschriften entsprechende Veröffentlichung, ohne aber die Wirksamkeit einer derartigen Zuschlagsfrist an eine vacativ legis zu binden.

Eine solche Bestimmung würde aber auch die Erleichterung, welche die Verlängerung der Liefertermine für die Bahn bedeuten soll, gänzlich illusorisch machen, weil es sich in diesen Fällen meist gerade um Überwindung augenblicklicher Verkehrsschwierigkeiten handelt. Wenn da erst tage- oder wochenlang auf die Wirksamkeit der Zuschlagsfrist gewartet werden müßte, wäre die Verkehrsstockung vielleicht früher überwunden, als der Bahn die Zuschlagsfrist zustatten käme. Mit Rücksicht auf § 63 Betr.-Regl. steht sohin die Gültigkeit der unter Berufung auf § 63 Betr.-Regl. erlassenen mehrerwähnten Kundmachung nicht in Frage.

Weiters hat die klägerische Firma selbst für den Fall der Gültigkeit dieser Kundmachung ihre Anwendbarkeit auf den vorliegenden Fall deshalb bestritten,

weil sie sich ihrem Wortlaute nach nur auf jene Güter beziehe, welche zwischen dem 20. und 26. April die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen berührten, während die fragliche Sendung schon am 19. April die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen berührte, da sie an diesem Tage die Übergangsstation auf die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Kétegyháza überschritten habe. Klägerin nimmt also offenbar an, daß der Ausdruck „berühre“ bloß das Moment des Überganges auf das Bahnnetz der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen bedeute und, da diese Tatsache bei der fraglichen Sendung schon am 19. April 1904 erfolgt sei, während die Kundmachung bloß von der Berührung zwischen 20. und 26. April spricht, die Sendung daher nicht unter die Wirksamkeit der genannten Kundmachung falle.

Diese Auffassung kann aber vom Gerichtshofe nicht geteilt werden, vielmehr besteht seiner Ansicht nach die Berührung mit den Linien einer Bahn solange, als das Gut auf den Linien dieser Bahn rollt. Es muß auch vernünftigerweise angenommen werden, daß die Kundmachung der Bahn in diesem Sinne gemeint war, denn es wäre nicht einzusehen, warum die Bahn irgendwelche Güter, die in dem kritischen Zeitraume unterwegs waren, von der Zuschlagsfrist hätte ausnehmen wollen.

Daß endlich ein allgemeiner Ausstand der Eisenbahnbediensteten zu den „außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen“ gehört und daher die Festsetzung einer Zuschlagsfrist im Sinne des § 63 Betr.-Regl. sachlich gerechtfertigt war, hat die klägerische Firma nicht bestritten.

Es bleibt somit nur noch der Einwand zu erörtern, daß die am 29. April 1904 ergangene Kundmachung gegen den allgemeinen Rechtsgrundsatz: „Gesetze wirken nicht zurück“ verstoße, indem sie für vor dem 29. April 1904 abgeschlossene Frachtverträge neue andere Transportmodalitäten festsetzt. Es liegt aber in der Natur der Sache, daß eine durch „außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse“ hervorgerufene Zuschlagsfrist rückwirkend sein muß. Die verkehrshindernden Umstände sind, wie schon erwähnt, gewöhnlich plötzlich eintretende Ereignisse, von denen die Bahn überrascht wird. Sie kann dagegen keine Vorkehrungen treffen und darum gestattet ihr das Betriebsreglement die für sie nachteiligen Konsequenzen solcher Ereignisse gleichsam ex post abzuwehren. Wenn nun aber — und das ist zweifellos — die Zuschlagsfrist für die Bahn den Zweck haben soll, ihr die durch die Verkehrsstockung bedrohte Einhaltung der Lieferfristen durch Verlängerung derselben zu ermöglichen, so muß sie sich notwendig auf alle Gütertransporte beziehen, die während der Dauer der Verkehrsstörung in Ausführung waren, daher auch rückwirken.

Es sei übrigens zur Unterstützung dieser Auffassung bemerkt, daß in allerjüngster Zeit die Kaiser Ferdinands-Nordbahn anläßlich des Ausstandes der Wiener Kohlenarbeiter die Lieferfrist für Kohlen mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums um vier Tage verlängert und diese Zuschlagsfrist gerade auf noch nicht avisierte Waren beschränkt hat. Ebenso ist eine derartige Kundmachung der Südbahn notorisch, welche anläßlich von Schäden, die durch Wasser am Bahnhörper zwischen Gries und Bozen hervorgerufen wurden, eine Verlängerung der Lieferfrist mit Ausdehnung auf bereits zum Transporte aufgegebene Waren vorbehaltlich der Genehmigung des Eisenbahnministeriums verfügt hat.

Aus allen angeführten Gründen liegt eine Überschreitung der Lieferfrist überhaupt nicht und daher umsoweniger eine durch grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahnbediensteten verschuldete Überschreitung auf seiten der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vor und trifft daher mit Rücksicht auf die gleiche Haftung sämtlicher Frachtführer auch die beklagte Bahn keine Verpflichtung.

Es war somit das Klagebegehren abzuweisen.

Würde man aber selbst zu der Anschauung gelangen, daß die die Zuschlagsfrist normierende Kundmachung keine Anwendung finden kann, so müßte das klägerische Schadenersatzbegehren, das sich auf § 88 Betr.-Regl. gründet, deshalb abgewiesen werden, weil von einer groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn hier nicht gesprochen werden kann. Denn bei einem allgemeinen Arbeiterausstande, wie der ungarische Eisenbahnerstreik es war, kann nicht gut behauptet werden, mit Aufwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers wäre die Bahn imstande gewesen, den Streik zu verhüten. Das einzige Mittel hierzu wäre nämlich, wie in allen solchen Fällen, Bewilligung sämtlicher Forderungen der Bediensteten gewesen. Wäre man der Meinung, daß die Diligenz des Frachtführers die Anwendung dieses Mittels von der Bahn verlange, dann käme man zu dem Resultate, daß die Angestellten die ungeheuerlichsten Forderungen unter Androhung des Streiks stellen könnten und die Bahn sie, auch wenn sie dadurch schwersten Schaden erlitte, bewilligen müßte, sofern sie sich den Vorwurf der culpa lata ersparen will.

Auch in diesem Falle wäre daher die Abweisung der Klage gerechtfertigt gewesen.

Das k. k. Oberlandesgericht in Wien hat infolge der Berufung der Klägerin gegen vorstehendes Urteil auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten mündlichen Berufungsverhandlung zu Recht erkannt:

Der Berufung wird keine Folge gegeben und das angefochtene Urteil bestätigt.

Tatbestand:

Die Klägerin ficht das erstrichterliche Urteil u. a. aus folgenden Gründen an:

1. weil bei Widerlegung ihrer Rechtsausführungen über die Gültigkeit der Kundmachung der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 29. April 1904 nur auf die Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 für 1852, nicht aber auf die Handelsministerial-Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510, über die Genehmigung und Bekanntmachung der Tarife Bedacht genommen sei.

2. Wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung der Sache, und zwar weil angenommen wurde:

a) daß die Bestimmungen der §§ 4 und 7 E.-B.-O. vom Jahre 1851 durch § 63, Abs. (3), Z. 2, derogiert worden seien;

b) daß der Streik der Eisenbahnbediensteten gegenüber der Bahnverwaltung als vis major anzusehen sei;

c) daß die Kundmachung, betreffend die Zuschlagsfrist, rückwirkende Kraft habe, und

d) daß dieselbe sich auch auf solche Sendungen beziehe, die schon vor dem 20. April 1904 die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen berührt haben.

Beantragt wurde Aufhebung des Urteiles und Rückverweisung an die erste Instanz, eventuell Ergänzung des Verfahrens in zweiter Instanz, sohin Abänderung des Urteiles und Erkenntnis nach dem restringierten Klagebegehren.

Der Vertreter der Beklagten hat bei der mündlichen Berufungsverhandlung kostenpflichtige Abweisung der Berufung beantragt.

Im übrigen wird auf den Tatbestand des erstrichterlichen Urteiles, der eine Ergänzung oder Berichtigung in erster Instanz nicht erfahren hat, verwiesen.

Entscheidungsgründe:

Was die Entscheidung der Frage anbelangt, ob eine unrichtige rechtliche Beurteilung der Sache vorliegt, wohin auch Punkt 1 der Berufung gehört, so erledigt sich dieselbe mit der Löschung der Frage, ob die Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen mit Rücksicht auf den ausgebrochenen Streik ihrer Bediensteten berechtigt war, eine Verlängerung der Lieferfristen, und zwar mit rückwirkender Kraft auszusprechen.

Diese Frage ist unbedingt zu bejahen. Die Berechtigung der Eisenbahnverwaltung hierzu ist im § 63, Abs. (3), Z. 2, Betr.-Regl., welches ja für Ungarn in gleicher Weise gilt, gelegen. Sie kann eine Zuschlagsfrist sogar ohne Genehmigung der Aufsichtsbehörde festsetzen, wenn sie nur letztere nachträglich erwirkt. Im vorliegenden Falle war aber, wie sich aus dem Inhalte der Kundmachung ergibt, die Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministeriums schon im vorhinein erwirkt worden. Daß die Verlängerung der Lieferfristen mit rückwirkender Kraft verfügt wurde, ergibt sich aus dem Datum und Inhalte der Kundmachung selbst. Es ist aber auch in der Natur der Sache gelegen, daß außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse nicht vorauszusehen sind, bezw. daß ihr Eintritt nicht im vorhinein bestimmt werden kann. Es ist daher ganz unbegründet, wenn die Klägerin behauptet, solche Zuschlagsfristen müßten im vorhinein bekannt gegeben werden. Sie beruft sich freilich auf die §§ 4 und 7 E.-B.-O. vom Jahre 1851 und auf die §§ 4 und 18 der Handelsministerialverordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510.

Allein die Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 ist längst außer Kraft getreten, wie sich aus Art. VIII des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen Österreich und Ungarn vom Jahre 1868 und dessen Erneuerungen im Zusammenhalte mit dem Umstande ergibt, daß seither wiederholt neue Betriebsordnungen gleichmäßig für beide Reichshälften und immer im Einvernehmen der beiderseitigen Ministerien erlassen wurden. Die bezogene Verordnung des Handelsministeriums bezieht sich aber nur auf die Feststellung der Tarife und der damit im Zusammenhange stehenden reglementmäßigen Bestimmungen, bezw. die Abänderung derselben.

Wäre das aber auch nicht so, so müßte doch gesagt werden, daß alle jene Bestimmungen, die verfügen, daß Abänderungen in den Lieferfristen eine gewisse Zeit vor ihrem Inkrafttreten kundgemacht werden müssen, sich nur auf die regelmäßigen Verkehrsverhältnisse und auf dauernde, nicht bloß vorübergehende Abänderungen der Lieferfristen beziehen.

Ganz willkürlich und der Natur der Sache zuwiderlaufend ist die Auslegung der Kundmachung vom 29. April 1904 seitens der Klägerin dahin, daß damit die Ausdehnung der Lieferfrist für Güter, welche schon vor dem 20. April 1904 aufgegeben wurden, ausgeschlossen sei. Es kann doch nur darauf ankommen, ob diese Güter nach dem 19., und zwar bis zum 26. April 1904 auf den Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen noch gerollt sind, oder doch bestimmt waren, in diesen Tagen befördert zu werden. Dazu gehört aber zweifellos die in der Klage bezeichnete Sendung.

Diese Sendung ist, da sie am 19. April 1904 aufgegeben wurde und am 26. April 1904 an die Adressatin gelangte, mit Rücksicht auf die rechtswirksam erfolgte Verlängerung der Lieferfrist rechtzeitig geliefert worden.

Das Berufungsgericht hatte daher gar keinen Anlaß mehr, sich mit der Frage zu beschäftigen, ob ein Streik eine vis major sei, und war das erstrichterliche Urteil schon aus dem Grunde zu bestätigen, weil eine Überschreitung der ausnahmeweisen, aber rechtswirksam festgesetzten längeren Lieferfrist nicht stattgefunden hat.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat infolge Revision der Klägerin gegen das vorstehende Urteil in nicht öffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Der Revision wird keine Folge gegeben.

Entscheidungsgründe:

Bei der rechtlichen Beurteilung der Sache ist davon auszugehen, daß eine Versäumung der Lieferfrist behauptet wurde, welche nach den klägerischen Angaben dadurch entstand, daß die Angestellten der Ungarischen Staatseisenbahnen durch einen allgemeinen Streik, der vom 20. bis 26. April 1904 andauerte, die Einhaltung der normalen Lieferfrist, bezüglich der an die Klagefirma am 19. April 1904 in Elek aufgegebenen Rinder unmöglich machten, so daß dieselben erst am 26. April 1904 in Wien einlangten.

Nun verordnet § 86 Betr.-Regl., daß die Eisenbahn für den durch Überschreitung der Lieferfrist entstandenen Schaden haftet, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Daß die Unternehmung den Streik nicht herbeigeführt (inszeniert) hat, ist offenbar und wurde auch nicht behauptet. Daß aber dieses Ereignis nicht abgewendet werden konnte, hat die erste Instanz in ihren Entscheidungsgründen, auf welche hiermit Bezug genommen wird, zutreffend ausgeführt.

Die von der Klägerin zur Fundierung ihres Anspruches gebrachten Ausführungen sind in den entscheidenden Punkten haltlos. Richtig ist nur, daß das Berufungsgericht irrt, wenn es sagt, die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 sei längst außer Kraft getreten und es seien seither schon wiederholt neue Betriebsordnungen erlassen worden. Offenbar hat es Betriebsordnung und Betriebsreglement verwechselt.

Gerade die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 besagt jedoch im § 4, daß die Eisenbahnunternehmungen folgende Bekanntmachungen zu erlassen verpflichtet sind: 1. eine Fahrordnung, 2. einen Fahrpreistarif für Personen und Sachen, 3. Bestimmungen über die Aufnahme der Personen, dann über die Auf- und Übernahme der zur Beförderung geeigneten Sachen, über die Haftung für dieselben, über die Erfolglassung und Übergabe der beförderten Sachen, wobei hinzugefügt wird: „In den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr ist auch die Lieferfrist für die zur Beförderung übernommenen Güter festzusetzen."

Daraus folgt, daß unter „Tarif" nur das Preisverzeichnis verstanden wurde, während die Festsetzung der Lieferfrist begrifflich nicht mehr zum Tarife gezählt wurde.

Wenn nun § 63 Betr.-Regl. anordnet, daß die Lieferfristen durch die Tarife zu veröffentlichen sind, so bleibt es fraglich, ob hierdurch der in der Betriebsordnung aufgestellte Begriff der Tarife geändert werden sollte, und ob die Handelsministerial-Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510, welche in § 2, Punkt 2, bezüglich der Tarifänderungen vorschreibt, daß sie im

Sinne dieser Verordnung zu veröffentlichen sind, auf die Einführung von Zuschlagsfristen Anwendung finden kann. Dafür spricht allerdings der Schluß des § 4 der genannten Verordnung, welcher als Tarifänderung auch erklärt: „Änderungen, Ergänzungen und Auslegungen der zu den bestehenden Tarifen gehörigen reglementarischen und sonstigen Bestimmungen“. Allein, auch wenn man annimmt, daß durch den Eingang des § 63 Betr.-Regl. der Tarifbegriff eine Erweiterung erfahren hat und daß Tarifänderungen nach der erwähnten Handelsministerial-Verordnung, sowie nach § 7 E.-B.-O. 14 Tage früher, da sie in Wirksamkeit zu treten haben, in der vorgeschriebenen Weise zur öffentlichen Kenntnis zu bringen sind, kann dem Klagebegehren nicht stattgegeben werden.

Denn die sachentscheidende Gesetzesstelle kann vorliegend nur im Absatz (7) des § 63 Betr.-Regl. gefunden werden, welcher besagt: „Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer .... einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert wird“, und wörtlich mit Abs. (7) des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen übereinstimmt. Eine zeitweilige totale Betriebsverhinderung muß denn doch wohl der Betriebsstörung mindestens gleichkommen. Geht man aber von dieser Ansicht aus, so ist im vorliegenden Falle überhaupt keine Überschreitung der Lieferfrist vorgekommen, da während des Streiks der Lauf der Lieferfrist ruhte.

Es ist infolgedessen auch nicht weiter zu erörtern, ob die Kundmachung der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 29. April 1904 rückwirkende Kraft habe und deren Bestimmung, daß für alle jene Güter, welche die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, sowie der von diesen betriebenen Bahnen in der Zeit vom 20. bis 26. April 1904 berührten, außer den reglementmäßigen Liefer- und Zuschlagsfristen noch eine weitere temporäre Zuschlagsfrist von 7 Tagen in Anwendung gebracht wird, auf vor dem 20. April 1904 auf diese Linien bereits übergegangene Güter Anwendung finde.

Gerade diese Kundmachung zeigt übrigens klar, daß die Klägerin auf einem verfehlten Standpunkte steht. Offenbar hat die Anhäufung der zu verfrachtenden Güter infolge des Streiks eine Zuschlagsfrist unentbehrlich gemacht und die erwähnte Kundmachung veranlaßt. Die Zeit während des Streiks ist in dieser Kundmachung nur insofern berücksichtigt, als diese Kundmachung sich auf die während dieser Zeit ausgelieferten oder auf die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen übergegangenen Güter bezieht. Die erwähnte Kundmachung war gar nicht dazu bestimmt, rückwirkende Kraft zu äußern. Jedenfalls hatte man bei Erlassung dieser Kundmachung Abs. (7) des § 63 Betr.-Regl. im Auge.

Daß sich die klagende Firma mit Unrecht auf § 9 Betr.-Regl. beruft, geht daraus hervor, daß dieser Paragraph einen wirklichen Transport voraussetzt, im gegebenen Falle aber der Transport überhaupt gehemmt war.

Aus dem Angeführten ergibt sich, daß die rechtliche Beurteilung der Sache durch das Berufungsgericht, welches die Klage für unbegründet hielt, keine unrichtige war und daß demnach der Revision keine Folge gegeben werden konnte.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. (Generalversammlung.) Am 22. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Alexander Markgrafen Pallavicini und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Albert Geutebrück die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 220 Aktien mit 22 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 77.902·85 (gegen K 82.714·08 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 958·35 (K 1112·40), die Zinseneinnahmen K 4496·34 (K 4480), die Betriebsausgaben K 51.832·58 (K 55.474·82), die sonstigen Auslagen K 23.105·52 (K 23.617·11), die Verwaltungskosten K 4292·07 (K 4161·83) und der verfügbare Jahresertrag K 4127·37 (K 5052·72). Da der Prioritätendienst K 48.294·29 (K 48.327·63) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 44.166·92 (K 43.274·91) oder mit 91·45 Prozent (89·55 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Sodann erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Alexander Markgrafen Pallavicini, Alfred Freiherrn Wražda v. Kunwald, Josef Augusta und Johann Wopelka. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Alexander Markgraf Pallavicini zum Präsidenten und Bürgermeister Josef Augusta zum Vizepräsidenten gewählt.
[E.-M.-Z. 28.108.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Generalversammlung.) Am 23. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Franz Grünebaum und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Ladislaus Miller die diesjährige (25.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Wien-Aspang statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 17.822 Aktien mit 711 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 1,964.391·14 (gegen K 1,945 528·63 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 27.472·51 (K 28.107·92), die Betriebsausgaben K 1,157.858·04 (K 1,252·956·85), die Zinsauslagen K 36.107·92 (K 38 422·90), die Abschreibungsquote K 1000 (K 1000) und der Überschuß K 796.897·69 (K 681 256·80). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 23.303·27 (K 5892·51) und abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätsanlehensdienst per K 353.744 (K 353.456) standen zur Verfügung der Generalversammlung K 466.456·96 (K 333.693·31). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 22.878·06 (K 16.390·04) in den Reservefonds zu hinterlegen, K 336.000 (K 294.000) zur Ausschüttung einer 4prozentigen (3 Prozent) Aktiendividende zu verwenden und K 107.578·90 (K 23.303·27) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurde beschlossen, die Anzahl der Verwaltungsräte um ein Mitglied, somit auf neun zu vermehren. Bei den bezüglichen Wahlen wurden Dr. Karl Ritter v. Feistmantel, Friedrich Schlemüller und Adolphe Stoclet wieder- und Léon Janssen, Direktor der Société Générale de Belgique in Brüssel, neugewählt. Der Wert der Präsenzmarken für das Jahr 1905 wurde mit K 20 festgesetzt, jedoch mit der Beschränkung, daß der Gesamtbetrag der Präsenzmarken und der statutenmäßigen Tantiemen für den gesamten Verwaltungsrat die Summe von K 15.600 pro 1905 nicht übersteigen darf (K 20; K 14.400). Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Baron Ferdinand Baeyens zum Präsidenten und Franz Grünebaum zum Vizepräsidenten wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 34.976.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 18. Mai fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Josef Tragy und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Adolf Stitzenberger die diesjährige (52.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Buschtěhrader Eisenbahn statt. An derselben nahmen 42 Aktionäre teil, welche 9250 Aktien lit. A, resp. deren Genußscheine mit 851 Stimmen und 29.147 Aktien lit. B mit 904 Stimmen vertraten. Aus dem Geschäftsberichte pro 1904 wäre folgendes zu entnehmen:

I. Unternehmen lit. A: Befördert wurden 1,042.305 Personen (gegen 1,000.277 Personen im Jahre 1903), Reisegepäck

2454·6 t (2374·9 t), Eilgüter 16.131 t (16.230·3 t), Frachtgüter 1,028.750·9 t (976.176 t) und Kohle 2,043.876·9 t (1,804.807·4 t). Die Bruttoeinnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre K 1,356.684·24 (K 1,339.637·56), aus dem Güterverkehre K 7,777.294·60 (K 7,144.719·50). Die verschiedenen Einnahmen bezifferten sich mit K 411.888·50 (K 373.341·04). Die eigentlichen Betriebskosten beliefen sich auf K 3,936.812·82 (K 3,814·498·96), die sonstigen Auslagen auf K 1,454.769·66 (K 1,345.280·47) und der Betriebsüberschuß K 4,154.284·86 (K 3,697.918·67). Zuzüglich des halben Betriebsüberschusses des Kohlenwerkes per Kronen 131.534·57 (K 242.252·24) und der Aktivzinsen per K 111.742·40 (K 94.304·75) stellte sich der Gesamtüberschuß auf K 4,397.561·83 (K 4,034.475·66). Abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätendienst per K 1,945.640·25 ergab sich für das Unternehmen lit. A ein Reinertrag von K 2,451.921·58 (K 2,106.234·31).

II. Unternehmen lit. B: Befördert wurden 1,820.567 Personen (1,794.990 Personen), Reisegepäck 6424·2 t (6369·4 t), Eilgut 18.860·4 t (18.893·6 t), Frachtgüter 1,076 689·4 t (1,019.237·6 t) und Kohle 4,158.675·3 t (3,951.752·6 t). Die Bruttoeinnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre K 2,131.448·02 (K 2,153.792·18), aus dem Güterverkehre K 13,437.371·46 (Kronen 12,860.583·09). Die verschiedenen Einnahmen bezifferten sich mit K 485.366·22 (K 445.606·72). Die eigentlichen Betriebskosten beliefen sich auf K 5,724.354·27 (K 5,635.667·13), die sonstigen Auslagen auf K 2,613.843·65 (K 2,525.962·12) und der Betriebsüberschuß auf K 7,715.987·78 (K 7,298.352·74). Zuzüglich des halben Betriebsüberschusses des Kohlenwerkes per K 131.534·57 (K 242.252·24) und der Aktivzinsen per K 220.082·62 (K 199.128·10) stellte sich der Gesamtüberschuß auf K 8,067.604·97 (Kronen 7,739.733·08). Abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätendienst per K 3,202.114·75 (K 3,176.142·31) ergab sich für das Unternehmen lit. B ein Reinertrag von K 4,865.490·22 (Kronen 4,563·590·77). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden von der Generalversammlung genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Sodann wurde nachstehende Gewinnverteilung beschlossen:

I. Unternehmen lit. A: Vom Reinertrage per Kronen 2,451.921·58 (K 2,106.234·31) wurden K 1,099.402·50 (Kronen 1,099.402·50) zur Ausschüttung einer fünfprozentigen (fünfprozentigen) Dividende an die Aktien lit. A, K 18.278·04 (Kronen 16.515·01) für den auf lit. A entfallenden Teilbetrag der Tantieme des Verwaltungsrates, K 1,134.000 (0) zur Ausschüttung einer fünfprozentigen Superdividende an die Aktien lit. A und die Genußscheine von Aktien lit. A verwendet. Von dem hiernach verbleibenden Reste von K 200.241·04 wurde gemäß § 54 der Gesellschaftsstatuten die Hälfte per K 100.120·52 dem Unternehmen lit. B zugewiesen. Zu den restierenden K 100.120·52 wurden statutengemäß aus dem Ertrage des Unternehmens lit. B K 657.787·17 (K 438.781·08), sowie der Gewinnvortrag vom Vorjahre per K 200.025·21 (K 12.927·33) zugeschieden und aus dem sich darnach ergebenden Betrage von K 957.932·90 (K 1,442.025·21) ein Betrag von K 540.000 (K 1,242.000) zur Verteilung einer weiteren Superdividende von K 25 (K 57·50) an die Aktien lit. A und deren Genußscheine verwendet. Die erübrigenden K 417.932·90 (K 200.025·21) wurden auf neue Rechnung vorgetragen.

II. Unternehmen lit. B: Von dem Reinerträgnisse des Unternehmens lit. B im Betrage von K 4,865.490·22 (K 4,563.590·77) wurde der zur Erreichung der statutenmäßigen Maximalhöhe von 10 Prozent des Aktienkapitales lit. B noch erforderliche Betrag von K 48.193·92 dem Reservefonds lit. B zugewiesen (K 182.543·63), sodann, wie im Vorjahre, eine Dividende von fünf Prozent, d. s. K 1,730.000 (K 1,730.000) an die Aktien lit. B ausgeschüttet und dem Verwaltungsrate K 41.721·96 (K 43.484·99) als die auf lit. B entfallende Tantieme zugewiesen, endlich, ebenso wie im Vorjahre, an die Aktien lit. B eine Superdividende von fünf Prozent, d. s. K 1,730.000 (K 1,730.000) ausbezahlt. Von dem sohin noch verbleibenden Restbetrage von K 1,315.574·34 (K 877.562·15) wurde gemäß § 54 der Statuten die Hälfte dem Unternehmen lit. A zugewiesen. Endlich gelangten von dem noch erübrigenden, um den Betrag von K 100.120·52 aus dem Ertrage des Unternehmens lit. A und um den Gewinnvortrag per Kronen 12.456·46 (K 6175·39) vermehrten Restbetrag, sohin von Kronen 770.364·15 (K 444.956·46) weitere K 8 (K 5) pro Aktie lit. B, d. s. K 692.000 (K 432.500) zur Verteilung, während der schließliche Restbetrag von K 78.364·15 (K 12.456·46) auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Im ganzen entfiel sohin eine Dividende von K 130 (K 110) auf Aktien lit. A, von K 77·50 (K 57·50) auf Genußscheine lit. A und von K 48 auf Aktien lit. B (K 45). Sodann wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Dr. Karl Freiherr v. Wolf-Zdekauer und Dr. Heinrich Feilis wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Josef Tragy zum Präsidenten und Adalbert Ritter v. Lanna zum Vizepräsidenten wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 26.464.]

Società Triestina Tramway. (Generalversammlung.) Am 27. Mai fand in Triest unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Filipp Artelli und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Alois Fabiani die diesjährige (30.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Società Triestina Tramway statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 5731 Aktien mit 285 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebsüberschüsse K 605.026·68 (gegen K 517.412·14 im Jahre 1903), die Zinseneingänge K 1657·43 (K 1438·39), der Pachtzins an die Stadt Triest K 28.230·57 (K 25.504·56), die Zinsenauslagen K 6098·88 (K 8584·92) und der Reingewinn K 572.354·66 (K 484.761·05). Zuzüglich des Vortrages vom Vorjahre per K 5573·90 (K 3154·40) standen K 577.928·56 (K 487.915·45) zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 38.800 (K 37.000) zur Aktientilgung, K 28.617·73 (K 24.238·05) zur Dotierung des Reservefonds, K 293.290 (K 354.168) zur Ausschüttung einer fünfprozentigen (6 Prozent) Aktiendividende, K 21.164·69 (K 6935·50) für die Verwaltungsrats-Tantieme, weitere K 180.000 (K 60.000) für eine dreiprozentige (1 Prozent) Superdividende zu verwenden und K 16.056·14 (K 5573·90) auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Ernst Stern und Karl Hermet wurden sodann wiedergewählt. Nach der Wahl der Aufsichtsräte wurde die Aktienverlosung vorgenommen. [E.-M.-Z. 32.789.]

Böhmische Commercialbahnen. (Generalversammlung.) Am 27. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Rudolf Ritter v. Grimburg und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerial-Sekretärs Heinrich Hirt die diesjährige (23.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Böhmischen Commercialbahnen statt. An derselben nahmen 22 Aktionäre teil, welche 4400 Aktien mit 176 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen Kronen 1,096.829·09 (gegen K 1,225.525·24 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 38.472·49 (K 37.674·93), die Betriebsausgaben K 720.508·84 (K 736.320·37), die sonstigen Auslagen K 102.468·04 (K 105.593·26) und der Jahresertrag K 312.324·70 (K 421.286·54). Da die Abschreibungen K 34.200 (K 33.000) und die Prioritätenzinsen K 441.120 (K 442.440) erforderten, ergab sich ein Ausfall von K 162.995·30 (K 54.153·46), welcher vertragsmäßig von der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gedeckt wird. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Mit der Wahl des Aufsichtsrates schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Johann Graf Harrach zum Präsidenten und Hofrat Rudolf Ritter v. Grimburg zum Vizepräsidenten wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 28 201.]

Gurkthalbahn. (Generalversammlung.) Am 29. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Oberbergrates Karl Ritter v. Hillinger und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Theobald Pollak die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gurkthalbahn statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 1055 Aktien mit 211 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 140.597·59 (gegen K 140.060·69 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 995·23 (K 496·76), die Zinsenerträgnisse K 570·26 (K 434·29), die Betriebsausgaben K 68.689·30 (K 86.290·12), die sonstigen Auslagen K 12.883·39 (K 15.670·95), die Kosten für die gesellschaftliche Verwaltung K 5466·08 (K 5493·32) und der verfügbare Jahresertrag K 55.124·31 (K 33.537·35). Da der Prioritätsobligationendienst K 55.253·64 (K 55.253·63) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 129·33 (K 21.716·28) oder mit 0·23 Prozent (39·3 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder wurden sämtlich wiedergewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Oberbergrat Karl Ritter v. Hillinger und Forstrat Karl Hiltl neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten gewählt.

[E.-M.-Z. 26.928.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ergänzung des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom Tage der bevorstehenden Betriebseröffnung der Teilstrecke Strzyłki—Topolnica—Sianki ist das im Abschnitte A des bezeichneten Tarifheftes sub XI enthaltene Verzeichnis wie folgt zu ergänzen:

Station	In den nachstehenden mit 1 versehenen Stationen wird das Auf- und Abladen der Stück- und Wagenladungsgüter überhaupt nicht durch Organe der Bahn besorgt	In den nachstehenden mit 1 versehenen Stationen wird das Auf- und Abladen der Stück- und Wagenladungsgüter bei Aufgabe von mindestens 5000 kg nicht durch Organe der Bahn besorgt	Brückenwagen	Hebelkrane	Ladeprofile	Gedeckte Warenmagazine	Verladerampen	Vieh-Verladerampen	Zollabfertigung durch Bahnorgane	Anmerkung
Jabłonka nizna . . .	—	1	—	—	—	1	1	—	—	
Jasienica zamkowa .	—	1	—	—	—	1	1	—	—	
Jawora	—	1	1	—	1	1	1	—	—	
Sianki	—	—	1	—	1	1	1	—	—	
Sokoliki	—	1	—	—	—	1	1	—	—	
Türka a. Stryj . . .	—	—	1	—	1	1	1	1	—	

Diese Stationen sind für den Gesamtverkehr eingerichtet. In der zwischen den Stationen Jasienica zamkowa und Jawora liegenden Personenhaltestelle Rozłucz findet nur die Fahrkartenausgabe statt, während die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege erfolgt.

Wien, am 30. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.627/05.

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905. [1252]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Ergänzungen und Berichtigungen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 treten im Rahmen des obbezeichneten Tarifheftes folgende Änderungen ein:

1. Die Station Garsten der k. k. österr. Staatsbahnen wird mit den Frachtsätzen der Station Steyr in
   a) den allgemeinen Klassenguttarif (Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen und Spezialtarife);
   b) die Ausnahmetarife 12 A—G;
   c) den Ausnahmetarif für Artikel des Ausnahmetarifes 12 G im Verkehre nach Deutschland, sowie
   d) die Ausnahmetarife 16 und 17
   einbezogen.
2. Die Station Neulengbach der k. k. österr. Staatsbahnen wird in den allgemeinen Klassenguttarif mit folgenden, auf Seite 7 des Tarifnachtrages I nachzutragenden Teilfrachtsätzen aufgenommen:
   Mk. 7·01 für 100 kg in Eilgut,
   „ 2·63 „ 100 „ „ Stückgut I,
   „ 2·18 „ 100 „ „ „ II.
3. Die Station Lend-Gastein der k. k. österr. Staatsbahnen wird in die Schnittafel A des Ausnahmetarifes 16 mit dem Teilfrachtsatze des Schnittes I von Mk. 0·43 für 100 kg einbezogen.
4. Die Station Selzthal der k. k. österr. Staatsbahnen wird mit den um Mk. 0·09 für 100 kg gekürzten Sätzen der Station Mautern in den Ausnahmetarif 42 einbezogen.
5. Die Stationen Cabel, Geisweid, Rath, Velbert und Vogelsang des Direktionsbezirkes Elberfeld werden in den Ausnahmetarif für Artikel des Ausnahmetarifes 12 G im Verkehre nach Deutschland einbezogen, und zwar:
   Cabel mit den Sätzen der Station Hagen, gekürzt um Mk. 0·02 für 100 kg;
   Geisweid mit den Sätzen der Station Creuzthal, gekürzt um Mk. 0·01 für 100 kg;
   Rath mit den Sätzen der Station Düsseldorf-Derrendorf, erhöht um Mk. 0·01 für 100 kg;
   Velbert mit den Sätzen der Station Solingen, erhöht um Mk. 0·05 für 100 kg;
   Vogelsang mit den Sätzen der Station Haspe.

6. Die Stationen Schalke Süd des Direktionsbezirkes Essen und Elberfeld-Varresbeck des Direktionsbezirkes Elberfeld werden in den Ausnahmetarif 13 für Graphit einbezogen, und zwar:
   Schalke Süd mit den Frachtsätzen der Station Gelsenkirchen;
   Elberfeld-Varresbeck mit den Frachtsätzen der Station Elberfeld.
7. Die Station Recklinghausen Ost des Direktionsbezirkes Essen wird mit den Frachtsätzen der Station Recklinghausen Hauptbahnhof (früher Recklinghausen) in den Ausnahmetarif 16 für Steinkohlen u. s. w. einbezogen.
8. Für hölzerne Werkzeugstiele von der Station Losenstein der k. k. österr. Staatsbahnen treten folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Losenstein nach	Bei Aufgabe		
	als Stückgut	in Wagenladungen von mindestens	
		5000 kg	10.000 kg
	für 100 kg in Mark		
Hagen	7·26	4·42	3·07
Rummenohl	7·37	4·49	3·12
Werdohl	6·96	4·23	2·97

9. Der auf Seite 4 des Tarifnachtrages X aufgeführte Teilfrachtsatz des Schnittes I A des Ausnahmetarifes 2 im Verkehre mit Spielfeld gilt nur für Holzstoff dieses Ausnahmetarifes.
10. Zu streichen auf Seite 10/11 des Tarifnachtrages IX:
    bei Aßling und Jauerburg die Teilfrachtsätze des Schnittes I A und B,
    bei Laibach und Krainburg die Teilfrachtsätze des Schnittes I A.
11. Nachzutragen auf Seite 10/11 des Tarifnachtrages IX:

	Schnitt	
	II A	II B
bei Aßling	4·43	3·32
„ Jauerburg	4·43	3·32
„ Laibach	5·18	—
„ Krainburg	4·83	—

12. Abzuändern:

Seite		von	auf
4 des Nachtrages IX	der Satz des Spezialtarifes III für Westerhausen - Wiener Neustadt	2·57	2·51
22 des Nachtrages IX	der Satz des Schnittes I A und B bei Aßling	4·03	3·71
„	„ „ „ „ „ „ „ „ Jauerburg	4·07	3·71
„	„ „ „ „ „ „ „ „ Krainburg	4·21	4·02
„	„ „ „ „ „ „ „ „ Laibach	4·35	4·21
30/31 des Nachtrages IX	die Sätze des Ausnahmetarifes 16 A für Innsbruck und Wilten im Verkehre mit: Aachen Cölntor	1·88	1·85
	Barmen-Rittershausen	1·86	1·82
	Bonn	1·74	1·71
	Coblenz Rheinb.	1·66	1·63
	Cöln Ehrenfeld	1·79	1·76
	Crefeld	1·86	1·83
	Düren	1·83	1·80
	Elberfeld	1·85	1·81
	Essen Hauptbhf., Fil. Krupp	1·89	1·85
	Essen Nord „ „	1·89	1·85
	M.-Gladbach	1·86	1·83
	Ronsdorf	1·86	1·83
10 des Nachtrages IX	Lüdenscheid	1·88	1·84

Wien, am 31. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.402/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905. [1253]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitze etc. zwischen Neustraschitz und Priesen-Postelberg.

Mit Gültigkeit vom 19. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, sind für die nachstehend bezeichneten Artikel bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei durch den Absender, bezw. Empfänger zu besorgendem Auf- und Abladen, sowie unter Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze via Saaz im Kartierungswege anzuwenden, und zwar:

Für		Heller für 100 kg
a) **Zuckerrüben**, frische,	von Neustraschitz nach Priesen-Postelberg . . .	47
b) **Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle,** ausgelaugt und nur in frischem (grünem) Zustande, ferner **Rübenpreßlinge**	von Priesen-Postelberg nach Neustraschitz . . .	33
c) **Scheideschlamm** der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm)	von Priesen-Postelberg nach Neustraschitz . . .	31

Prag, am 30. August 1905.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905. [1254]

---

1. Österreichisch - Ungarisch - Rumänischer Eisenbahnverband.
2. Rumänisch - Deutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Süddeutschland).
3. Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg.
4. Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.
5. Süddeutsch-Österreichisch-Russischer Grenzverkehr.
6. Grenzverkehr Rußland—Vorarlberg, einschließlich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
7. Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.
8. Güterverkehr Illowo transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Granica—Warschau.
9. Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Änderung der Bezeichnung des „Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau“.

Das in den Tarifen für die obgenannten Verbände vorkommende „Lagerhaus der Firma J. Przeworski in Krakau“ führt von nun an die Bezeichnung „Filiale der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypotheken-Bank in Krakau“.

Wien, am 24. August 1905. T.-A.-B.-Z. 16.302/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905. [1255]

K. k. österreichische Staatsbahnen. Künstlicher Verbandsverkehr.

Berichtigung der Kartierungsfrachtsätze nach und von Wien-Nordwestbahnhof transit, Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit, Wien-Nordbahnhof transit und Hütteldorf-Hacking transit, sowie des Stationstarifes nach und von Wien II (K.F.J.B.).

In den oberwähnten Tarifbehelfen ist im Schnitttarife mit den Stationen der Welser Lokalbahnen bei Wels Lokalbahn das Verweisungszeichen „**)“ und die darauf bezughabende Fußnote zu streichen.

Weiters sind in den Kartierungssätzen nach und von Wien-Nordwestbahnhof transit, Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahnhof transit und Wien-Nordbahnhof transit im Schnittarife mit Stationen der Lokalbahn Mauthausen-Grein im Schnitt B folgende Berichtigungen handschriftlich durchzuführen:

Seite	Von oder nach	Tarifklasse	Zu berichtigen	
			von	auf
24	Arbing	C	25·5	22·5
	Baumgartenberg	C	30·5	27·5
	Dornach	C	37·5	34·5
	Grein (Bad Kreuzen) . .	C	43·5	40·5
	Saxen	C	35·5	32·5

In den Kartierungssätzen nach und von Wien-Nordbahnhof transit sind überdies im Verkehre mit Dornach die Frachtsätze der Klassen I und II bei Auflieferung von 5000 und 10.000 kg von 55 auf 51 Heller für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 31. August 1905. T.-A.-B.-Z. 11.980/05.

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905. [1256]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Schließung der Halte- und Ladestelle Russ. Moldawitza für den Stückgutverkehr.

Ab 15. Oktober 1905 wird die auf der Schleppbahn Wama-Russ. Moldawitza der Bukowinaer Lokalbahnen gelegene Halte- und Ladestelle Russ. Moldawitza für den Stückgutverkehr geschlossen. Die Auf- und Abgabe von Stückgütern für den Verkehrsbereich dieser Haltestelle erfolgt künftighin in der Station Russ. Moldawitza-Säge.

Czernowitz, im August 1905.

Btr.-Ltg. Z. 27.289/05.

K. k. Betriebsleitung.

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905. [1257]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Schließung der Expositur und Güternebenstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Bad Gastein, sowie Einstellung der direkten Personen- und Gepäcksabfertigung nach Hof-Gastein und Bad Gastein über Lend-Gastein.

Aus Anlaß der Eröffnung der Tauernbahnstrecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein wird die Expositur und Güternebenstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Bad Gastein mit dem Tage der Eröffnung geschlossen.

Gleichzeitig erfolgt die Einstellung der regelmäßigen Beförderung von Personen- und Reisegepäck mittels Straßenfuhrwerk zwischen Lend-Gastein und Hof- und Bad Gastein.

Innsbruck, am 29. August 1905.

St.-B.-D.-Z. 27.229/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905. [1258]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 A (Pfeifenerde u. s. w.).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten im Tarifheft 1 folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 16 A (Pfeifenerde und Porzellanerde u. s. w.) in Kraft:

Nach und von	Karlsbad B.E.B.	Karlsbad C.B. k.k.St.B.
	Pfennig für 100 kg	
Neustadt b. Coburg (kgl. E.-D. E.)	69	76

Wien, am 29. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905. [1259]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, Neuausgabe vom 1. Juli 1905.

Änderung der Lagerbedingnisse für in den Bahnmagazinen der Station Nowosielitza zur Einlagerung gelangende Getreidesendungen aus Rußland.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 erhält die Anmerkung zu Pos. 1 des Abschnittes A—XII folgende Fassung:

„Rücksichtlich der nach Österr.-Nowosielitza loko adressierten Sendungen, sofern sie über Verfügung der Eisenbahn aus den russischen Wagen in die Bahnmagazine eingelagert werden."

Die Durchführung im Tarifwege erfolgt mit dem nächsterscheinenden Nachtrage zum dem Lokalgütertarife.

Wien, am 30. August 1905. E.-M.-Z. 38.375/05.

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905. [1260]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Einführung eines Ausnahmefrachtsatzes.) Mit sofortiger Wirksamkeit kommt für rohe Bruchabfallsteine in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von Rehau und Kirchenlamitz Bbf. nach Asch ein Ausnahmefrachtsatz von Mk. 0·10 für 100 kg zur Einführung.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. Jänner 1905. (Nachtrag I.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 kam zum vorgenannten Schnittarife der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. hauptsächlich Anstoßentfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Lokalbahnstrecke Dombühl—Rothenburg o. T., Konzell—Miltach, Mertingen Bhf.—Wertingen und Ebersberg—Wasserburg a. I. Bhf.; sowie teilweise geänderte Entfernungen für die Stationen der Lokalbahnstrecken Steinach—Rothenburg o. T., Cham—Kötzting, Straubing—Konzell und Grafing—Ebersberg. Die Lokalbahnstrecke Ebersberg—Wasserburg a. I. Bhf. ist für den Betrieb noch nicht eröffnet, weshalb die Anstoßentfernungen für Edling, Forsting, Neuhausen b. Ebersberg, Steinhöring und Tulling, sowie diejenigen für Markt Grafing und Ebersberg an Wasserburg a. I. Bhf. erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke Geltung haben.

Die bei Diessen und Hedersdorf eintretenden Erhöhungen gelten erst ab 15. September 1905.

Der Nachtrag wird vom Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen an Besitzer des Haupttarifes, so lange der Vorrat reicht, unentgeltlich abgegeben.

Wechseltarife der Gruppe IV mit den Gruppen I—III. Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. Gütertarif Hessen—Bayern. Kohlenausnahmetarif für das Saar-, das Ruhr-Inde-Wurm- u. s. w. und das Schlesische Gebiet. (Eröffnung und Einbeziehung der Nebenbahn Lampertheim-Weinheim.) Am 1. August 1905 wurde die Nebenbahn Lampertheim-Weinheim für den Verkehr eröffnet.

Von den an dieser Bahnstrecke gelegenen Stationen wird vom gleichen Zeitpunkte ab die dem Gesamtverkehre mit Ausschluß von Sprengstoffen dienende Haltestelle Viernheim in sämtliche vorbezeichnete Tarife einbezogen.

Soweit Tarifnachträge bis zum Zeitpunkte der Verkehrseröffnung nicht ausgegeben werden, ist der Frachtberechnung die sich durch Anstoß der Teilentfernungen bis Weinheim oder Lampertheim an die für letztere Stationen bestehenden Tarifentfernungen ergebende kürzeste Gesamtentfernung zugrunde zu legen.

Die Teilentfernungen betragen:

Von	Nach Weinheim	Nach Lampertheim
	Kilometer	
Viernheim	8	11
Poststraße	13	6

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. preußischen und großherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktionen in Mainz.

Gruppenwechseltarif II/III. (Einbeziehung der Station Weddingstedt.) Vom 1. August 1905 ab wurde die Station Weddingstedt als Empfangsstation in den im Gruppenwechseltarife II/III (Tarifheft II J) bestehenden Ausnahmetarif 6 c für Braunkohle, Braunkohlenbriketts (Darrsteine und Naßpreßsteine) einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr. Heft 2. (Ermäßigung einer Entfernung.) Mit sofortiger Gültigkeit wurde die Entfernung von Magerviehhof nach Schnittpunkt 26 — Seite 20 des Nachtrages 3 zum obengenannten Tarife — von 180 km auf 158 km ermäßigt.

Staatsbahngütertarif Gruppe II. (Einbeziehung der Station Mellen-Saalow.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 wurde die Station Mellen-Saalow der Militäreisenbahn in den Ausnahmetarif 2a für Kies nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Einführung neuer Frachtsätze.) Am 1. August 1905 wurden für die Station Eisfeld des Direktionsbezirkes Erfurt, welche bereits mit Frachtsätzen für Eilgut und Stückgut und des Ausnahmetarifes 19 für thüringische u. s. w. Waren versehen ist, Frachtsätze für die übrigen ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 2 bis 5 eingeführt. Ferner wird vom gleichen Tage ab die Station Markersdorf-Taura der Sächsischen Staatseisenbahnen mit Entfernungen und Frachtsätzen des Spezialtarifes III, sowie des Ausnahmetarifes 9 (Düngemittel u. s. w.) in den Verbandsverkehr aufgenommen.

Näheres ist bei den Güterabfertigungsstellen zu Eisfeld und Markersdorf-Taura zu erfahren.

Ausfuhrtarif vom 15. Februar 1897 für die Beförderung von Getreide u. s. w. im Verkehre von Stationen der Preußischen Staatseisenbahnen nach Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen und der Niederländischen Zentral-Eisenbahn-Gesellschaft, sowie der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft. (Nachtrag XI.) Am 1. August 1905 trat ein Nachtrag XI zum vorgenannten Ausfuhrtarife in Kraft. Durch ihn werden die Stationen Andernach des Direktionsbezirkes Cöln und Heerlen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen in den Verkehr aufgenommen. Er enthält teilweise abgeänderte Übergänge und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Maastricht, Roermond und Sittard, anderweite Frachtsätze von Aschaffenburg nach Enschede und Oldenzaal, Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers, Ergänzungen und Berichtigungen. Die Frachtsätze Weimar Pr. Stb —, Gera (Reuß) Pr. Stb.— und Gera (Reuß) Sächs. Stb.—Maastricht sind wegen der eintretenden Erhöhung erst vom 15. September 1905 gültig.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die beteiligten Güterabfertigungsstellen zu 15 Pfg. das Stück zu beziehen.

Norddeutsch - Sächsischer Verkehr. (Einführung direkter Frachtsätze.) Im obgenannten Verkehre traten am 1. August 1905 für den Tierverkehr von Hamburg B., Hamburg-Sternschanze, Tondern M., Wilster und Wittenberge nach Bodenbach, Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Ostrau, Pirna, Riesa und Tetschen direkte Frachtsätze in Kraft, die nur Anwendung finden, wenn vom Absender die Beförderung der Tiersendungen über Leipzig verlangt wird.

Nähere Auskunft über die anzuwendenden Frachtsätze und ihren Geltungsbereich geben die beteiligten Dienststellen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderung.) Der an der Strecke Neudietendorf—Ritschenhausen gelegene Haltepunkt „Längwitz" erhält vom 1. Oktober 1905 ab die Bezeichnung „Arnstadt Süd".

K. k. österr. Staatsbahnen.

Verkauf von Altmaterialien, Emballagen und Inventarien.

Die in den Materialmagazinen **Wien** und **Gmünd**, sowie in jenen der k. k. Staatsbahn - Direktion **Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Prag, Pilsen, Olmütz, Krakau, Lemberg** und **Stanislau** vorrätigen Altmaterialien, Emballagen und diversen Inventargegenstände gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei den k. k. Staatsbahn - Direktionen (Zugförderungs- und Werkstätten - Abteilung) erhältlichen Offertformularen und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmäßig adjustierten Offerte sind bis längstens **15. September 1905, 12 Uhr mittags,** beim Einreichungsprotokolle der betreffenden Direktion einzubringen und die bedungenen Vadien bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionskassa zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen am 16. September, 10 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 1. September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1553 V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Zuckerrüben	Trumau	Wr. Neustadt S.B.	**Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 2500 Tonnen während der Gültigkeitsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. September 1905 bis Ende Mai 1906	Lokalgütertarif	23 Heller	20 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, bis längstens Ende Juni 1906	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen. Die erforderliche Drucksorte kann durch die Aufgabsstation unentgeltlich bezogen werden
			Zuckerrübenschnitte	Wr. Neustadt S.B.	Trumau				23 Heller	20 Heller	3 Heller			
1554 V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 15.142/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleumnaphtha (Rohbenzin) aus der Pos. O—4—a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, gültig vom 1. Juli 1905	Biecz	Turocz-Szent Martón	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	180		Im Kartierungswege		
				Borysław						226				
				Drohobycz						222				
				Głęboka						210				
				Gorlice						180				
				Grybów						173				
				Iwonicz						190				
				Jasło						184				
				Jedlicze						188				
				Krechowice						240				
				Krosno						190				
				Lemberg						220				
				Lemberg-Podzamcze						222				
				Lubieńce						232				
				Marcinkowice						162				
				Nadwórna						256				
				Neu-Sandec						164				
				Nowosielce-Gniewosz						196				
				Olszanica						202				
				Peczenizyn-Szczepanowski						274				
				Posada-Chyrówska						208				
				Przemyśl						202				
				Rymanów						192				
				Sambor						214				
				Sanok						198				
				Skole						236				
				Skołyszyn						182				
				Stanislau						248				
				Stróże						173				
				Ustrzyki						206				
				Wola Łużańska						175				
				Zagórz						198				
				Zagórzany						180				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1555	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 35.048/05		**Stammholz (nicht behauen, nicht gerissen und nicht gespalten) aus Pos. H—17 lit. a) der Güterklassifikation**	**Stationen der im Tarife, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien mit Ausschluß der Lokalbahn Dolina-Wygoda**	Strzyłki-Topolnica	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein im Bestellungsrayon der genannten Bestimmungsstation oder an ein nächst der Station Lemberg-Kleparów befindliches Holzsägewerk adressiert sein und von demselben zum Verschnitt daselbst bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom Tage der Betriebseröffnung der Teilstrecke Strzyłki—Topolnica—Sianki bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	**Lokalgütertarif**	Spezialtarif 2	Entfernungen von km h 1— 10 10 11— 20 13 21— 30 16 31— 40 19 41— 50 23 51— 60 25 61— 70 28 71— 80 29 81— 90 29 91—100 29 101—110 31 111—120 33 121—130 35 131—140 37 141—150 39 151—160 41 161—170 43 171—180 45 181—190 46 191—200 und darüber Ausnahmetarif II		Im Kartierungswege		
			Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle, d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl	Sianki, Sokoliki und Strzyłki-Topolnica	Stationen der im Tarif-Teile II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Staatsbahnlinien, mit Ausschluß der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Das zur Beförderung gelangende Abfallholz darf nur als Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt Verwendung finden. Bei etwa nachgewiesener Verwendung auch nur eines Teiles der Sendung mit Ausschluß der bei der Verladung in offenen Wagen als Stütze der Sendung verwendeten Abfallholz- (Schwarten-) Bretter zu anderen Zwecken als zu Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt wird für die ganze Sendung der Frachtsatz des Spezialtarifes 2 eingehoben. Für Sägemehl und Sägespäne findet die Frachtermäßigung auch bei Verwendung als Streumittel Anwendung			Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 2 Heller für 100 kg unter Aufrechthaltung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden			

V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1556 V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 10.118/05 und E.-M.-Z. 38.957/05		Schotter aus der Pos. 8—51 a der Güterklassifikation	Paudorf oder Statzendorf	Ottakring	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif und Wiener Überfuhrtarif	30 Heller	24 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
1557 V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 15.398/05	Lokalbahnen Kolin-Čercan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla-Ledeč-Kácow	Kohle mineralische	Brüx (k.k.St.B.)	Zruč	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Lokalbahn Kuttenberg-Zruč bestimmt und an eine hierseitige Dienststelle adressiert sein	vom 1. September 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif		45 Heller		Im Kartierungswege		
1558 V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905	**Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz**		Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände laut Ausnahmetarifes XV des Lokalgütertarifes für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Otrokowitz	Zlin	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg pro Frachtbrief und Artikel. Die Sendungen müssen für die Neuanlage oder für Erweiterungsbauten eines Industrie-Etablissements in Zlin bestimmt sein. Einhaltung der im Ausnahmetarif XV des Lokalgütertarifes für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 unter Ziffer 8—12 vorgesehenen besonderen und der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, gültig vom Tage der Betriebseröffnung	Verschieden	Verschieden	50 Prozent aus den normalen Frachtsätzen (mit Ausschluß der ermäßigten Frachtsätze für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen) des vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Tarifes der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz	Im Rückvergütungswege	Im Falle der Entrichtung der Frachtgelder bei der Aufgabe die Frachtbrief-Duplikate, bezw. Aufnahmsscheine oder Frankaturnoten, im Falle der Überweisung der Frachtgelder an den Empfänger die Frachtbriefe. Diese Dokumente müssen bis spätestens Ende Februar 1906 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1559 V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Österr. Nordwestbahn	Melasse	Brünn St.E.G.	Smifitz S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 2, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 108	Heller 104	Heller 4	Im Kartierungswege		
				Olmütz St.E.G.					107	103	4			
1560 V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Pos. E—17a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Götzendorf St.E.G.	Simmering St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Heller 17	Heller 13	Heller 4	Im Kartierungswege		
				Götzendorf L.B.					24	14	10			
1561 V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Österr. Nordwestbahn	Pflaster-, Bord- und Saumsteine	Chrast Ö.N.W.B.	Hohenmauth St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen zur Pflasterung der Straßen in Hohenmauth bestimmt sein. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife		Heller 39		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf das Gemeindeamt in Hohenmauth als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1906	
				Skutsch Ö.N.W.B.						48				
				Slatinan Ö.N.W.B.						41				
			Schotter	Chrast Ö.N.W.B.						30				
				Slatinan Ö.N.W.B.						33				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1562	V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.115-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Lithographiesteine	Solnhofen (Bayer. St.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Sendungen müssen ab Triest zur See nach Hafonplätzen jenseits des Suezkanales zur Ausfuhr gelangen	vom 10. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	3·32 Franken	3·12 Franken	0·20 Franken	Im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege nach Maßgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter Ziffer VIII festgesetzten Bedingungen	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Ziffer VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
1563	V.-B. Nr. 102 v. 2./IX. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Schleifholz der Pos. H—18 g) der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I/B, vom 1. Juli 1905, und zwar: a) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser, sowie b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximal-Durchmesser	Eisenberg (k.k.St.B.) Görkau Ober-Georgenthal Podersam	Schönpriesen (Station)	1. **Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** 2. Die Sendungen müssen an eine Zellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik als Empfängerin adressiert sein und durch dieselbe bezogen werden. 3. **Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 35 37 34 46		Im Kartierungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 103 **Wien, 5. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 19. August 1905*) für die Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien dem k. u. k. Geheimen Rate und Kämmerer Roman Grafen Potocki im Vereine mit dem Professor Dr. Adam Czyżewicz und dem Großgrundbesitzer Adam Ritter v. Treter die Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von einem geeigneten Punkte nächst der Station Lemberg-Podzamcze der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska über Wieniki, Przemyślany, Brzeżany und Potutory nach Podhajce in Gemäßheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom 15. Juli 1903, R.-G.-Bl. Nr. 154, und vom 16. Mai 1905, R.-G.-Bl. Nr. 81, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, über Aufforderung der Staatsverwaltung eine Abzweigung von der Station Lemberg Łyczaków der eingangs bezeichneten Eisenbahn bis zum Anschlusse an die Bahnlinie Lemberg—Czernowitz nächst Persenkówka herzustellen und haben sohin die nachfolgenden Bestimmungen auch auf diese Abzweigung Anwendung zu finden.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn genießen die Konzessionäre die im Art. V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 3.

Für die konzessionierte Eisenbahn wird vom Staate für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Konzessionsdauer die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses in der Höhe des Erfordernisses für die vierprozentige Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen obiger Zeit zu tilgenden Prioritätsanlehens gewährt, so zwar, daß, wenn das jährliche Reinerträgnis den garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das bezeichnete Prioritätsanlehen darf jedoch nur bis zu jenem seinerzeit von der Staatsverwaltung zu beziffernden Nominalbetrage aufgenommen werden, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 12,000.000 in barem erforderlich ist.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantierten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesamte Anlagekapital während der Dauer der Konzession zu tilgen ist, bestimmt wird.

---

*) Enthalten in dem am 1. September 1905 ausgegebenen LIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 140.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlaß der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuß ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden dokumentierten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Überreichung flüssig zu machen.

Das Ärar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und planmäßigen Rückzahlung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Maßgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtiggestellten Erfordernisses Teilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Konzessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgültiger Feststellung der Jahresrechnung, welche tunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, daß die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Konzessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Prozent Zinsen sofort zu refundieren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von seiten des Staates muß längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung infolge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Prozent jährlich verzinslicher Vorschuß zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantierte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Überschuß sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses samt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hierbei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundierung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Konzession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung, zu welchem insbesondere auch die für die Einlösung zu leistende Entschädigung (§ 18) gehört, zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notierung der Effekten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von den allfälligen für das aufzunehmende Prioritätsanlehen zu bezahlenden Regiebeiträgen, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Steuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der eingangs bezeichneten Eisenbahn ist binnen längstens drei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die jeweilig fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Der Bautermin für die im § 1 genannte Abzweigung wird seinerzeit vom k. k. Eisenbahnministerium festgestellt werden.

Für die Einhaltung der vorstehenden Bautermine, sowie für die konzessionsmäßige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Konzessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Konzessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Konzessionären wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll den Konzessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Konzessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Konzessionsbedingnissen*) und den sonstigen zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der konzessionierten Bahn und insbesondere auf die ermäßigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

---

*) Die Konzessionsbedingnisse gelangen erst in einem späteren Zeitpunkte zur Aufstellung.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der konzessionierten Bahn erfolgt nach Maßgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Überwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der von diesem hierzu delegierten Dienstesstelle.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflußnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und tunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschließlich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, daß die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Konzessionäre von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, daß inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Konzessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, daß dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

Bei den Bauarbeiten sind vorzugsweise inländische Arbeitskräfte zu beschäftigen.

§ 12.

Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des konzessionierten Bahnunternehmens eine besondere Aktiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Konzessionäre zu treten hat.

Die Konzessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen ein eventuell in Teilschuldverschreibungen zerlegtes, mit vier Prozent verzinsliches und binnen 76 Jahren zu tilgendes Prioritätsanlehen in dem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Nominalbetrage (§ 3) aufzunehmen.

Die Begebung dieses Prioritätsanlehens hat nach den Anordnungen der Staatsverwaltung zu erfolgen.

Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, Prioritätsaktien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammaktien genießen, bis zu dem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Betrage und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen auszugeben.

Die Dividende, welche den Prioritätsaktien gebührt, bevor für die Stammaktien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, darf nicht höher als mit vier Prozent bemessen werden; auch darf eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattfinden.

Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, daß außer den auf die Projektsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschließlich der Anschaffung des Fahrparkes, mit Genehmigung der Staatsverwaltung effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrates und der Kassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Kapitalsbeschaffung tatsächlich erwachsenen Kursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagekapitales noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formulare der eventuell auszugebenden Prioritätsobligationen und der Stamm- und Prioritätsaktien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Ärars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Kontrollversammlungen.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Übereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung größerer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Konzessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der konzessionierten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Konzessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntnis gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Konzessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Maßgabe des sekundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Zivilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermäßigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Konzessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlaß dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Konzessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Konzessionären abzuschließenden Betriebsvertrag geregelt.

Hierbei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, der Warenklassifikation und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zugunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit haben sich die Konzessionäre nach den aufgestellten Konzessionsbedingnissen, bezw. nach den einschlägigen, im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen zu benehmen.

§ 16.

Die Konzessionäre sind unter den im Art. XII des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, daß die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Teilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 17.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes infolge eines solchen Verschuldens der Konzessionäre nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 18.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, daß der Staat an Stelle der Konzessionäre das im § 12 bezeichnete Prioritätsanlehen und allfällige sonstige von den Konzessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung zur Bedeckung anrechenbarer Anlagekosten (§ 12, Abs. 7 und 8) aufgenommene Hypothekaranlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und überdies einen Betrag in der Höhe des im Zeitpunkte der Einlösung noch ungetilgten Aktienkapitales in barem oder in Staatsschuldverschreibungen entrichtet.

Die Schuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notierten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigentum und in den Genuß der gegenwärtig konzessionierten Bahn mit allen dazugehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschließlich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäß verwendet worden sind.

3. Der Beschluß der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgeteilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse oder aus sonstigen Rechtstiteln, an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, daß der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte an nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräußerung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung an, der Zustimmung des Spezialkommissärs.

Das gleiche gilt von jeder Übernahme von neuen, über den Bereich des regelmäßigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Konzessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, daß der physische Besitz der sämtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjekte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Konzessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Konzessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjekte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 19.

Bei dem Erlöschen der Konzession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuß der konzessionierten Bahn und des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschließlich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum der Konzessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte und der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven in dem im § 18, Z. 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 18) behalten die Konzessionäre das Eigentum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Konzessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, daß diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 20.

Der von der Staatsverwaltung für die zu bildende Aktiengesellschaft bestellte Kommissär hat auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrates oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungierenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Konzession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantierenden Staatsschatzes nachteiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistieren; in einem solchen Falle hat jedoch der Kommissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 21.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzessionsurkunde, in den Konzessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Maßregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Wrba m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Schmalspurige Lokalbahnlinien mit elektrischem Betriebe im Gebiete von Innsbruck. (Detailprojekt a) für die Anlage eines zweiten Ausweichgeleises in der Haltestelle „Maria Theresienstraße" der Stadtbahnlinie, und b) für die Zweiglinie auf den „Saggen": Ergebnis der kommissionellen Amtshandlungen.) Auf Grund des im allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 17. bis 18. April 1905 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Detailprojektes für ein zweites Ausweichgeleise in der Haltestelle „Maria Theresienstraße" der durch die innere Stadt führenden, elektrisch zu betreibenden Stadtbahnlinie, sowie des Ergebnisses der Trassenrevision und Stationskommission einschließlich der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich des Detailprojektes für eine Zweiglinie der elektrischen Stadtbahnlinien auf den „Saggen" wurde für die beiden vorgenannten, vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. vorgelegten Detailprojekte, jedoch mit Ausschluß der elektrischen Einrichtungen der Oberleitung, der Baukonsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums nach Maßgabe der Kommissionsbestimmungen erteilt. [E.-M.-Z. 26.473.]

Projektierte schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Abbazia-Mattuglie über Abbazia nach Lovrana. (Projekt für die elektrische Zentrale und die Remisenanlage.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. August das von der k. k. Statthalterei in Triest erstattete Ergebnis der am 5. Juni 1905 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des von der Bauunternehmung Jakob Ludwig Münz in Wien namens des Fürsten Alfred Wrede in Wien vorgelegten Projektes, betreffend die für Zwecke der elektrischen Kleinbahn von der Südbahnstation Abbazia-Mattuglie über Abbazia nach Lovrana auszuführende elektrische Zentrale mit Sauggasbetrieb samt Wagenremise und dem zugehörigen, in km 2·7/8 der genannten Kleinbahn abzweigenden Verbindungsgeleise, auf Grund dessen der bedingte Baukonsens für die gegenständlichen Anlagen ex commissione erteilt worden ist, unter Genehmigung der diesfalls getroffenen Kommissionsbestimmungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 31.975.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sedletz-Kuttenberg nach Zruč. (Detailprojekt für eine Variante in der Teilstrecke von km 7·168 bis km 7·740.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. August das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Variantenprojekt, betreffend die Änderung der Neigungsverhältnisse in der Teilstrecke von km 7·168 bis km 7·740 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč, im Sinne der Bestimmungen des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, bei Umgangnahme von einer neuen politischen Begehung unter gewisser Voraussetzung genehmigt. [E.-M.-Z. 38.717.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Nixdorf nach Rumburg mit der Abzweigung von Herrenwalde nach Schönlinde. (Anordnung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. August die Vornahme der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung nach Schönlinde mit dem Beginne am 3. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 22.312.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Stationsnamen-Änderung.) Die bisherige Bezeichnung der Station „Lend-Gastein" der k. k. österr. Staatsbahnen wird vom 5. September an in „Lend" abgeändert.

Verschiedene Mitteilungen.

Steyrtalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai fand in Steyr unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Viktor Stigler und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Josef Grafen Walderdorff die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Steyrtalbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 8985 Aktien mit 896 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 221.427·28 (gegen K 199.224·83 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 1390·84 (K 1595·14), die Betriebsausgaben K 159.779·38 (K 149.942·36), die sonstigen Auslagen K 17.201·69 (K 14.207·19) und der Überschuß K 45.837·05 (K 36.670·42). Abzüglich des Erfordernisses für die Amortisation des Hochwasser-Darlehens per K 3203·63 (K 3169·45) und der Zinsenausgaben per K 8751·87 (K 11.376·81), sowie zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 27.380·26 (K 9978·35) ergab sich ein zur Verfügung der Generalversammlung gestandener Gewinn von K 61.261·81 (K 32.102·51). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 1760 (K 1680) zu Aktienamortisationszwecken, K 5950·18 (K 3042·25) zur Dotierung des Betriebsreservefonds zu verwenden und K 53.551·63 (K 27.380·26) auf neue Rechnung vorzutragen. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 28.786.]

Lokalbahn Lambach-Haag. (Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Ministerialrates i. P. Hans Kargl und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Paul Hopfgartner die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Lambach-Haag statt. An derselben nahmen 6 Aktionäre teil, welche 525 Aktien mit 105 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 69.097·13 (gegen K 62.578·91 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 627·45 (K 209·65), die Betriebsausgaben K 40.827·59 (K 38.863·39), die sonstigen Auslagen K 8604·23 (K 10.317·36), die Zinsenausgaben K 4014·13 (K 3842·07), die Verwaltungskosten K 3088·44 (K 3492·96) und der Jahresertrag K 13.190·19 (K 6272·78). Da der Prioritätendienst K 46.597·42 (K 46.630·76) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 33.407·23 (K 40.357·98) oder mit 71·69 Prozent (86·55 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die ausscheidenden Verwaltungsräte Georg Friedl, Ignaz Fuchs, Dr. Adolf Mösenbacher, Franz Niederwieser und Alois Quirchtmayer wurden wiedergewählt, womit die Generalversammlung schloß. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Ministerialrat i. P. Hans Kargl zum Präsidenten und Landesausschuß Ignaz Huber zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 30.073.]

Wippachtalbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Hochwürden Dr. Anton Gregorčič und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Rudolf Grafen Chorinsky die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Wippachtalbahn statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 1060 Aktien mit 112 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 148.377·66 (gegen K 127.183·26 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 220·40 (K 142·05), die Zinseneingänge K 162·62 (K 3986·64), die Betriebsausgaben K 79.845·88 (Kronen 70.853·45), die sonstigen Auslagen K 33.564·85 (K 31.427·46), die Verwaltungskosten K 8838·06 (K 7453·14) und der verfügbare Jahresertrag K 26.511·89 (K 21.577·90). Da der Prioritätsobligationendienst K 128.244·05 (K 128.244·05) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 101.732·16 (K 106.666·15) oder mit 79·33 Prozent (83·22 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Abgeordneter und Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Anton Gregorčič zum Präsidenten und Professor Johann Berbuč, Landesausschußbeisitzer, zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 28.799.]

Schneebergbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Wr. Neustadt unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Karl Haberl und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Rudolf Ritter v. Stahl die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Schneebergbahn statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 6075 Aktien mit 607 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 418.551·94 (gegen K 398.217·57 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 2685·45 (K 2494·72), der Hotelpachtzins K 10.000 (K 10.000), die Betriebsauslagen K 316.162·76 (Kronen 351.815·32), die besonderen Auslagen K 13.278·01 (K 13.347·13), die Hotelbetriebsauslagen K 8665·21 (K 6456·77), der Zinsensaldo K 70.764·03 (K 65.939·59), der Minderwert der Effekten K 89·60 (K 156·80) und der Jahresertrag K 22.277·78 (Abgang Kronen 27.003·32). Da der Prioritätendienst K 124.720 (K 125.360) erforderte, ergab sich ein Abgang von K 102.442·22 (K 152.363·32), der von der Eisenbahn Wien-Aspang bedeckt wird. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung, den Abgang von K 102.442·22, bezw. den Gesamtverlustsaldo per Ende 1904 per K 882.540·32 auf das Jahr 1905 vorzutragen. Sodann wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Friedrich Herr Edler v. Wilfried und Dr. Karl Haberl wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 30.999.]

Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz. (Generalversammlung.) Am 3. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Hermann Boeß die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 4730 Aktien mit 481 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 187.686·63 (gegen K 188.371·66 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 1580·55 (K 1247·97), die Betriebsausgaben K 99.267·53 (K 101.314·79), die sonstigen Auslagen K 13.588·31 (K 10.980·06) und der Reinertrag K 76.411·34 (K 77.324·78). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 20.518·77 (K 20.868·60) und abzüglich der sozietären Auslagen per Kronen 10.652·08 (K 11.390·26) verblieben K 86.278·03 (K 86.803·12). Nachdem der Darlehensdienst K 150.536·76 (K 150.536·76) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 64.258·73 (K 63.733·64) in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Leopold Hufnagel, Dr. Wenzel Pittermann, Franz Filipek, Anton Lanz und Franz Doubek wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Vizepräsident Zentraldirektor Leopold Hufnagel zum Präsidenten und an dessen Stelle kaiserl. Rat Eduard Bazika zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 31.354.]

Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. (Generalversammlung.) Am 20. Mai fand in St. Pölten unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Doktor Robert Pattai und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Heinrich Ritter Waniek v. Domyslow die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 3919 Aktien mit 783 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 210.951·58 (gegen Kronen 205.467·46 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen Kronen 7025·71 (K 7017·15), die Betriebsausgaben K 130.415·02 (Kronen 128.052·60), die besonderen Auslagen K 13.318·26 (K 13.884·92) und der Betriebsnettoertrag K 74.244·01 (K 70.547·09). Zuzüglich der Zinsen per K 16.168·17 (K 18.168·48) stellte sich der Jahresertrag auf K 90.412·18 (K 88.715·57). Da der Obligationendienst K 111.306·67 (K 109.580) erforderte, wurde die Landesgarantie mit K 20.894·49 (K 20.864·43) oder mit 18·75 Prozent (18·73 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner wurde das ausscheidende Mitglied des Verwaltungsrates Direktor Franz Fogowitz wiedergewählt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses beauftragte die Generalversammlung den Verwaltungsrat, einen Entwurf der abzuändernden Gesellschaftsstatuten mit Rücksicht auf die Fortsetzung des gesellschaftlichen Bahnnetzes von Kirchberg an der Pielach einerseits und von Mank anderseits vorzubereiten und der Generalversammlung zur Beratung und Beschlußfassung vorzulegen. [E.-M.-Z. 29.016.]

Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz. (Generalversammlung.) Am 19. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Alois Wolf und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Regierungsrates Dr. Julius Schlag die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 1807 Aktien mit 361 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 75.815·95 (gegen K 68.347·72 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 1672·63 (K 1346·71), die Zinseneingänge K 6371·54 (K 6362·17), die Betriebsausgaben K 55.930·92 (K 51.275·60), die sonstigen Auslagen K 16.831·87 (K 16.966·65), die Verwaltungskosten K 7202·97 (K 7271·84), die Zinsenausgaben K 364·50 (0) und der verfügbare Jahresertrag K 3529·86 (K 542·51). Da der Hypothekardienst K 84.299·88 (K 84.299·88) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 80.770·02 (K 83.757·37) oder mit 95·81 Prozent (99·36 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Alois Poetsch, Engelbert Stippl, Emanuel Weißenstein und David Wurmfeld wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Notar Dr. Alois Wolf zum Präsidenten und kaiserl. Rat Eduard Bazika zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 26.718.]

Mährische Westbahn (Proßnitz-Trübau.) (Generalversammlung.) Am 2. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Karl Neufeldt und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Doktor Adolf Ritter v. Strigl die diesjährige (15.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Mährischen Westbahn (Proßnitz-Trübau) statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 5875 Aktien mit 81 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 719.193·74 (gegen K 682.402·13 im Jahre 1903), die Betriebskostenvergütung K 267.352·51 (K 284.553·72), die übrigen Auslagen K 351.537·36 (K 340.649·07), der Überschuß K 70.303·87 (K 57.199·34) und der Reingewinn K 95.701·02 (K 79.730·15). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 72.444 (K 54.333) zur Ausschüttung einer einprozentigen (3/4prozentigen) Aktiendividende zu verwenden und den Rest per K 23.257·02 (K 25.397·15) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Gustav Gerhardt und Anton Melzer wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Karl Neufeldt zum Präsidenten und Anton Melzer zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 39.105.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXXII. Stückes.) Das am 25. August 1905 herausgegebene CXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2024: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 21. August 1905, Z. 25.208, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2025: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 17. August 1905, Z. 25.059/IV, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXIII. Stückes.) Das am 26. August 1905 herausgegebene CXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2026: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 25. August 1905, Z. 22.768, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Klauentieren aus dem politischen Bezirke Bielitz-Land und dem Stadtgebiete Bielitz nach dem Deutschen Reiche.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung der Unterbauherstellungen anläßlich des Umbaues der Kremstalbahn in der Strecke Linz—Wegscheid im approximativen Kostenbetrage von K 200.000 soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Offertformulare, die Preisliste und der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Projektspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden behoben, bezw. eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt werden.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Unterbauherstellungen anläßlich des Umbaues der Kremstalbahn in der Strecke Linz—Wegscheid" längstens am **25. September 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandteile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder teilweise Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, am 30. August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Offert-Ausschreibung.

Anläßlich des Umbaues der Station Vyšehrad sind für die Prager Verbindungsbahn nachstehende eiserne Brückenkonstruktionen und Geländer zu liefern:

a) Zwei Blechträger-Konstruktionen nebst dem zugehörigen Geländer für die Brücke von 19·0 m ⊥ Lichtweite über die Wratislavgasse (Vyšehrader Straße) in km 3·4/5;
b) drei Blechträger-Konstruktionen nebst dem zugehörigen Geländer für die Durchfahrt von 10·0 m Lichtweite in Kilometer 3·0/1;
c) Geländer außerhalb der Brückenkonstruktionen, und zwar:
   α) für die beiden Teile des gewölbten Viaduktes zwischen der Moldaubrücke und der Station Vyšehrad in einer Länge von ca. 270 m,
   β) für die an die sub b) genannte Durchfahrt anschließende Stützmauer in einer Länge von ca. 200 m.

Die Vergebung erfolgt im ganzen oder nach einzelnen Gruppen, und es kann daher entweder auf die ganze Lieferung oder auf die Lieferung bloß einzelner Gruppen offeriert werden.

Die Grundlagen für die Offertstellung, als: die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse, ferner bei den Konstruktionen der Gruppe a) die Detailpläne und die Gewichtsberechnung, bei den Konstruktionen der Gruppe b) die Typenpläne für eiserne Brückentragwerke Bl.-Nr. 1056 × 1057 und bei den Geländern der Gruppe c) der Typenplan, sowie die Bestimmungen für die Einbringung der Angebote und die Formulare für die letzteren erliegen im Bureau der hiers. Abteilung für Bahnerhaltung und Bau und können während der Amtsstunden, d. i. an Wochentagen von 8 Uhr früh bis 3 Uhr nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr vormittags dort eingesehen werden. Dortselbst werden den Offerenten auch alle etwa gewünschten Aufklärungen gegeben und die für die Offertstellung erforderlichen Formulare ausgefolgt.

Das Vadium beträgt:
für die zwei sub a) genannten Brückenkonstruktionen zusammen . . . . K 2100
für die drei sub b) genannten Brückenkonstruktionen zusammen . . . . K 1000
für die sub c) angeführten Geländer . . . . K 400
für die ganze Lieferung daher . . . . K 3500

und ist entweder in barem oder in solchen Wertpapieren zu erlegen, welche bei den k. k. Staatsbahnen zum Vadien-, sowie Kautionserlage zugelassen werden.

Die Angebote sind vorschriftsmäßig, d. i. mit einer Krone pro Bogen zu stempeln und in einem versiegelten Kuverte bis **20. September 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II, zu überreichen, bezw. rechtzeitig frankiert dahin abzusenden.

Den Offerenten wird es freigestellt, der kommissionellen Eröffnung der Offerte, welche am 20. September 1905, um 2 Uhr nachmittags, stattfinden wird, beizuwohnen.

Ausdrücklich wird hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ferner ausdrücklich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden oder eventuell auch die sämtlichen Angebote zurückzuweisen.

Prag, im August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Österr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an Rübbrennöl und entsäuertem Rübschmieröl für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis Ende Juni, eventuell bis Ende Dezember 1906 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die erstgenannte Zeitperiode
auf ca. . . . . 22.000 kg Rübschmieröl und
„ „ . . . . 60.000 „ Rübbrennöl und
für die letztgenannte Zeitperiode
auf ca. . . . . 44.000 kg Rübschmieröl und
„ „ . . . . 150.000 „ Rübbrennöl.

Die auf die Lieferung der ganzen vorstehend angegebenen Bedarfsmenge oder eines Teiles derselben reflektierenden Firmen haben ihr vorschriftsmäßig verfaßtes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone zu versehen ist, nebst zwei Mustern à ½ kg von jeder angebotenen Ölgattung bis zum **18. September 1905, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der Österr. Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden. Die Preise sind franko einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen.

Die Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Rübbrennöl und entsäuertem Rübschmieröl" einzureichen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten (oder welchen keine Muster beigegeben sind), bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis 31. Oktober 1905 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich vor, die Lieferung entweder im ganzen an einen Offerenten oder geteilt an mehrere zu vergeben, oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere Weise sicherzustellen.

Die Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr, eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, am 26. August 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Aufnahme der Relation Warmbrunn—Ruttka loko und transit in den Ausnahmetarif Nr. 44.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Jänner 1906, treten für Eisen und Stahl etc. des Ausnahmetarifes Nr. 44 des obigen Verbandes nachbenannte direkte Frachtsätze unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Zwischen	Ausnahmetarif Nr. 44			
	a	b	c	d
	Pfennig für 100 kg			
Warmbrunn—Ruttka loko und transit	—	231	191	—

Budapest, am 30. August 1905. Ks.Od. Z. 39.793-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1261]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Zuckerrübe, frische, Zuckerrübenabfälle etc.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für die nachbenannten Artikel bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachfolgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

	Heller für 100 kg
a) für Zuckerrüben, frische, von Strenic, Station der Lokalbahn Kuttenthal—Unter-Cetno, nach Dobrowitz Ö.N.W.B.	34·6
b) für Zuckerrübenabfälle, Zuckerrübenschnitte, Zuckerrübenschnitzabfälle und Zuckerrübenpreßlinge von Dobrowitz Ö.N.W.B. nach Strenic	33·6
c) für Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm) von Dobrowitz Ö.N.W.B. nach Strenic . . .	30·0

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 1. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1262]

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Tarifierung von festem Paraffin im See-Exportverkehre.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, ist im Tarife, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband auf Seite 11 in der „Ergänzung und Änderung der Güterklassifikation" als neue Position nachzutragen:

„Paraffin, festes, Paraffinbutter und Paraffinschuppen im See-Exportverkehre aus dem österr.-ungar. Zollgebiete . . . . . II—A—B"

Wien, am 2. September 1905. S.B. Z. 9775-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1263]

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für Reis etc. nach Krasne (k.k.St.B.).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Krasne (k.k.St.B.) in den Ausnahmetarif 7 (für Reis und Reisabfälle) des Tarifes, Teil II, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband mit nachstehenden, für Triest und Fiume gültigen Frachtsätzen einbezogen, und zwar unter

a) mit dem Frachtsatze von 540 Heller für 100 kg
b) „ „ „ „ 408 „ für 100 kg

Diese Frachtsätze haben mit den im vorbezogenen Verbandstarife für Cormons vorgesehenen Zuschlägen auch für den Verkehr mit der letztgenannten Station Gültigkeit.

Wien, am 2. September 1905. S.B. Z. 9786-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1264]

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung des Tarifes, Teil II, Heft 13.

Am 1. September 1905 ist der in der Überschrift bezeichnete Tarif, welcher den Ausnahmetarif Nr. 5 für die Beförderung von frischen Äpfeln und Birnen enthält, zur Einführung gelangt.

Hierdurch werden die Ausnahmetarife Nr. 3 in den Tarifen, Teil II, Heft 1, erste Abteilung, vom 1. Juli 1899, nebst Nachträgen, Heft 1, zweite Abteilung, vom 1. Dezember 1901, nebst Nachtrag, Heft 5, erste Abteilung, vom 1. Mai 1900, nebst Nachträgen, und Heft 5, zweite Abteilung, vom 1. Mai 1902, nebst Nachtrag, aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifes können durch die Dienststellen der beteiligten Endverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 2. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.763/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1265]

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Einbeziehung der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben in den Tarif vom 1. Jänner 1894.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden die Stationen der im Betriebe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft stehenden Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben in den Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894 einbezogen.

Zur Anwendung gelangen die im genannten Tarife und dessen Nachträgen für Liesing bestehenden Frachtsätze, erhöht

bei		Kronen für 10.000 kg
Kaltenleutgeben	um	6·—
Perchtoldsdorf	„	5·—
Rodaun	„	5·—
Waldmühle	„	6·—

Teplitz, am 2. September 1905. A.T.E. Z. 22.768/05.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1266]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil VII, Heft 3, vom 1. Mai 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von landwirtschaftlichen Maschinen und Ackergeräten von Hracholusk nach Luxemburg nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

a) . . . Mk. 6·97 für 100 kg
b) . . . „ 4·69 „ 100 kg
c) . . . „ 3·98 „ 100 kg

Die Frachtsätze gelten:

a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg und Frachtzahlung für mindestens 20 kg für einen Frachtbrief;
b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen;
c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Wien, am 1. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.728/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1267]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermäßigung für Wallfahrer.

Anläßlich der am 9. September 1905 von Göding nach Zaroschitz stattfindenden Wallfahrt wird den Teilnehmern in der III. Wagenklasse rücksichtlich der Relation Göding—Tscheitsch eine fünfzigprozentige Fahrpreisermäßigung in der Weise gewährt, daß die in Göding gelösten einfachen normalen Fahrkarten III. Klasse zur Fahrt von Göding nach Tscheitsch und zurück berechtigen.

Die Teilnehmer haben bei der Hinfahrt am 9. September 1905 den gemischten Zug Nr. 4104 (Abfahrt von Göding um 6 U. 37 M. früh) und bei der Rückfahrt am 10. September 1905 den gemischten Zug Nr. 4113 (Abfahrt von Tscheitsch um 3 U. 37 M. nachmittags) zu benützen.

Bei Benützung anderer Züge kann die Fahrpreisermäßigung nicht in Anspruch genommen werden.

Die Fahrkarten werden an den Personenkassen in Göding nicht einzeln abgegeben, sondern sind für alle Teilnehmer an der Wallfahrt durch Führer der Wallfahrer in der Station Göding auf einmal zu lösen.

Wien, am 2. September 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1268]

Österreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg.

Ergänzung einer Kundmachung.

Die in Nr. 96 vom 19. August 1905 auf Seite 2127 unter Pos. [1183] verlautbarte Kundmachung, betreffend Aufnahme der Station Nemelkau-Welhartitz in den Ausnahmetarif 7 (Papier u. s. w.) ist dahin zu ergänzen, daß die bezüglichen Frachtsätze bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906 Gültigkeit haben.

Wien, am 2. September 1905.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1269]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Porzellan-Isolatoren von Merkelsgrün (Station der Lokalbahn Karlsbad [Dallwitz]-Merkelsgün) nach Triest.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Tarifes, Teil II, Heft 3, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband für die frachtgutmäßige Beförderung von Porzellan-Isolatoren aus der Pos. P—17 a der Güterklassifikation der vom 1. Juli 1905 gültigen Abteilung B des Tarifes, Teil I, ab Merkelsgrün (Station der Lokalbahn Karlsbad [Dallwitz]-Merkelsgrün) nach Triest

bei Frachtzahlung für mindestens	die Frachtsätze für 100 kg in Heller für den Frachtbrief und Wagen
5.000 kg	526
10.000 kg	406

in Kraft.

Hierdurch wird die Pos. 59 des vom 1. Jänner 1905 gültigen Anhanges zum Österreichisch-Adriatischen Verbandstarifhefte 3 gegenstandslos.

Wien, am 2. September 1905. S.B. Z. 9623-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1270]

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904.

Am 15. September 1905 tritt der obengenannte Tarifnachtrag in Wirksamkeit, welcher in der Hauptsache Ergänzungen des allgemeinen Tarifes, sowie der Ausnahmetarife Nr. 4 (Zucker), Nr. 6 (Metalle) und Nr. 19 (Holzwaren) enthält.

Wien, am 1. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.655/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1271]

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. September 1905 tritt ein neuer Tarif, Teil II, für die direkte Beförderung von lebenden Tieren zwischen belgischen Stationen und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschließlich Passau der k. k. österr. Staatsbahnen) in Kraft.

Hierdurch werden die Bestimmungen und Frachtsätze des Tarifes für lebende Tiere und Eisenbahnfahrzeuge vom 1. April 1901 aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober 1905 in Wirksamkeit.

Wien, am 1. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.807/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1272]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Bezeichnung des „Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau".

Mit Wirksamkeit vom 15. September 1905 ist auf Seite 28 des Tarifes, Teil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898 das im Absatz 2 bei Ziffer 5 (Krakau) unter c) aufgeführte „Lagerhaus der Firma J. Przeworski" zu streichen und dafür einzustellen: „Lagerhaus der Filiale der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank.

Wien, am 1. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.730/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1273]

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. August 1902 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn in Kraft.

Der Nachtrag kann zum Preise von 10 Heller bei der kommerziellen Direktion der gefertigten Gesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 1. September 1905. S.B. Z. 9987-C I/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1274]

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. April 1901.

Einführung des Nachtrages III.

Am 1. September 1905 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft.

Er enthält u. a.:

1. Anderweitige Frachtsätze für bayerische Lokal- und Vizinalbahnstationen;
2. die Aufnahme einer Anzahl bayerischer Stationen in den allgemeinen Klassentarif und in verschiedene Ausnahmetarife, sowie belgisch-französischer Übergangsstationen in den Ausnahmetarif 16 (Superphosphat);
3. den neuen Ausnahmetarif 20 (Kartoffel);
4. einen Tarif für Eisenbahnfahrzeuge.

Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober 1905 in Wirksamkeit.

Wien, am 1. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.808/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1275]

Ungarisch-Norddeutscher Tierverkehr.

Einführung eines Frachtsatzes für Pferde von Nagy-Sáros nach Berlin Schles. Bhf.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt für Pferdetransporte bei Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr von Nagy-Sáros nach Berlin Schles. Bhf. der Frachtsatz von 2092 Pfennig für den Quadratmeter Ladefläche des Wagenbodens im Kartierungswege zur Einführung.

Wien, am 30. August 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905. [1276]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz des Spezialtarifes 2 nach Gastorf.

Mit Gültigkeit vom 19. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, sind für Holz des Spezialtarifes 2 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei vom Absender, bezw. Empfänger zu besorgendem Auf- und Abladen, sowie bei Einhaltung der übrigen für den genannten Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege anzuwenden, und zwar:

	Heller für 100 kg
von Patzau nach Gastorf	93
von Pilgram nach Gastorf	97
von Wobratain-Černowitz nach Gastorf	90

Prag, am 1. September 1905. B.E.B. Z. 29.616/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 103 v. 5./IX. 1905. [1277]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Internationale Ausstellung chirurgischer Instrumente in Brüssel. (Frachtermäßigung für Ausstellungsobjekte.) Die im Tarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen sind für die internationale Ausstellung chirurgischer Instrumente in Brüssel, welche vom 17. bis 24. September 1905 währen wird, seitens der österreichischen Bahnverwaltungen zugestanden worden.

Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife, Heft 5, vom 1. Dezember 1904. (Nachtrag I.) Mit dem 1. September 1905 trat der obbezeichnete Nachtrag in Kraft.

Gütertarif Basel S.B.B. und Basel St. Johann—Badische Bahnen etc. vom 1. August 1904. (Nachtrag III.) Mit dem 1. September 1905 trat obbezeichneter Nachtrag in Kraft.

Gütertarif Basel Bad. Bahn—Schweiz vom 20. Juli 1904. (Nachtrag II.) Mit dem 1. November 1905 tritt der obbezeichnete Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält geänderte Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für Basel bad. Bahnhof transit.

Preußisch/Sächsisch-Schweizerische Gütertarife vom 1. September 1904, Teil II, Heft 1. (Nachtrag I.) Am 1. September 1905 trat zu obenerwähntem Tarifhefte ein Nachtrag I in Kraft; derselbe enthält in der Hauptsache Ergänzungen zum allgemeinen Tarife, sowie Ergänzungen und Änderungen zu einzelnen Ausnahmetarifen.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen u. s. w. von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebietes und des linksrheinischen Braunkohlengebietes nach Stationen des östlichen und mittleren Gebietes (Gruppen I und II) und nach Stationen des nordwestlichen Gebietes (Gruppe III). (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Vom 15. August 1905 ab wurden die Frachtsätze für Steinkohlen u. s. w. in Mengen von mindestens 45 t — Abteilung B der vorbezeichneten Tarife — im Übergangsverkehre nach den nachbenannten Kleinbahnen um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Kleinbahn	Bezeichnung der Staatsbahn-Übergangsstation, deren Frachtsätze um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt werden
1	Bleckeder Kreisbahn	Dahlenburg
2	Alsener Kreisbahnen	Sonderburg
3	Eckernförde-Owschlag	Eckernförde-Owschlag
4	Flensburg-Kappeln	Flensburg A, Sörup
5	Flensburg-Satrup-Rundhof	Flensburg A, Sörup
6	Kiel-Schönberg	Kiel
7	Kreis Apenrader Kleinbahn	Apenrade, Gravenstein, Haberslund, Lügumkloster
8	Kreis Haderslebener Kleinbahn	Hadersleben, Oberjersdal, Woyens
9	Rendsburg-Hohenwestedt	Hohenwestedt, Rendsburg
10	Schleswiger Kreisbahnen	Schleswig (Güterbahnhof), Süderbrarup

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Ashausen und Einführung direkter Frachtsätze.) Am 1. Oktober 1905 wird der an der Bahnstrecke Lüneburg—Harburg zwischen den Stationen Winsen a. d. Luhe und Stelle gelegene Haltepunkt Ashausen in eine Haltestelle umgewandelt und auch für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Ashausen direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Tieren u. a. mit den Stationen der Preußischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Hannover.

Staatsbahn-Gütertarif, Tarifheft II C für das mittlere Gebiet (Gruppe II). (Einführung eines Ausnahmetarifes für Steinkohlenasche etc.) Am 15. August 1905 trat im Versande von verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle a. d. Saale und Magdeburg ein Ausnahmetarif 6 C für Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Koksklein (Cinders) mit Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) in Kraft.

Über die Versandstationen geben die Güterabfertigungen und die Auskunftsbureaus Auskunft.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 15. August 1905 wurden die Stationen Laasphe des Direktionsbezirkes Elberfeld mit den Frachtsätzen der Gruppe Kreuzthal und Lage des Direktionsbezirkes Hannover mit den Frachtsätzen der Gruppe Bielefeld Hauptbahnhof in den Verband einbezogen.

Gruppenwechseltarif I/III. (Einbeziehung der Station Schalke Süd.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Schalke Süd des Direktionsbezirkes Essen als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 a für Gießereiroheisen einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze u. s. w. erteilen die Abfertigungsstellen.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Grenzverkehr, Heft 1 und 2. (Einbeziehung der Station Unterlüß.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Unterlüß des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Hannover in obenbezeichnete Tarifhefte aufgenommen.

Das Nähere ist bei den beteiligten Verwaltungen zu erfahren.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderung.) Die Bezeichnung der an der Strecke Wollstein—Grätz zwischen Rothenburg a. Obra und Elisabethof gelegenen Station Rakwitz wurde vom 1. August 1905 ab in „Rakwitz, Bezirk Posen" abgeändert.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Gütertarif. Rheinisch- und Frankfurt - Sächsischer Gütertarif und Nassauisch - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif. (Einbeziehung der Ladestellen der Scheldetalbahn in die direkten Gütertarife.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 ab wurden die Ladestellen der Scheldetalbahn Niederscheld, Oberscheld (Trennungsstation), Nikolausstollen und Auguststollen mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen u. a. in die obgenannten Gütertarife einbezogen.

Die Ladestellen dienen nur für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze.

Vom gleichen Tage ab wurden die genannten Ladestellen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet und dem Bergamtsbezirke Brilon nach den Hochofenstationen dieser Gebiete und des Ruhrgebietes, die Ladestelle Oberscheld (Trennungsstation) außerdem in die Ausnahmetarife für die Beförderung von

Koks zum Hochofenbetriebe und Kokskohlen zur Herstellung von Koks zum Hochofenbetriebe aus dem Ruhrgebiete und von

Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts zum Betriebe der Hochöfen u. s. w. aus dem Ruhrgebiete nach Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebietes

aufgenommen.

Eintretende Frachterhöhungen werden vom 15. September 1905 ab gültig.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Frankfurt a. M.

Gruppentarif I, Gruppenwechseltarife I/II, I/III und I/IV, Ober- und Niederschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlentarif und Mitteldeutsch-Berlin-Nordostdeutscher Braunkohlentarif. (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Mit der am 10. August 1905 erfolgten Betriebseröffnung auf der Kleinbahn Güdenhagen—Groß-Möllen werden für Güter, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen oder der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten Ausnahmetarife 1 bis 5, einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) oder des Ausnahmetarifes 6 (Brennstoffe) und der in besonderer Ausgabe erscheinenden Kohlen-(Koks-) Tarife für den Versand von den inländischen Produktionsstätten abgefertigt werden, im Übergangsverkehre die Frachtsätze der Staatsbahn - Übergangsstation Güdenhagen (Direktionsbezirk Stettin) widerruflich um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau Stettin.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Götz für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr.) Am 15. August 1905 wurde die an der Bahnstrecke Berlin—Magdeburg zwischen den Stationen Brandenburg und Groß-Kreutz gelegene Haltestelle Götz auch für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet, nämlich für Eil- und Frachtstückgutsendungen im Einzelgewichte von höchstens 250 kg.

Im übrigen bleiben die Abfertigungsbefugnisse unverändert.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 1. August 1905 wurden die Stationen Tschiebsdorf und Loos des Direktionsbezirkes Breslau und die Station Gottleuba der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Gleichzeitig werden die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Lipschau und Neuhammer a. Queis abgeändert.

Über die Höhe der neuen, sowie der abgeänderten Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen und die Verkehrsbureaus nähere Auskunft.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Gütertarif. (Änderung etc.) In dem Nachtrage I zum Teile I ist auf Seite 4 in Zeile 15 von oben das Wort „Praga" zu streichen. Praga kommt seit dem Jahre 1902 als Verzollungsstation nicht mehr in Betracht.

Ferner wurde mit dem 18./31. Juli 1905 a./n. St. die Station Bielefeld Ost mit Frachtsätzen für den Wagenladungsverkehr in die Tariftabellen A, B, C und D, sowie in die Ausnahmetarife 11 und 13 des Teiles III und in den Teil VI, Abteilung A (Flachstarif) einbezogen.

Von dem letztgenannten Tage ab dient der in den Teilen III und VI aufgeführte Bahnhof Bielefeld nur noch dem Eil- und Frachtstückgutverkehre, sowie dem Wagenladungsverkehre der angeschlossenen Werke.

Auskunft über die Frachtsätze erteilt die kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Dietlas.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 wurde die Station Dietlas des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt in den Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze, sowie über die Abfertigungsbefugnisse und Verkehrsbeschränkungen erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Schweizer Bahnen. (Änderung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. Jänner 1905.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 an erhält die Position 951 (deutscher Text) der schweizerischen Güterklassifikation folgenden neuen Wortlaut:

„Torf (auch sogenannter „Osman"-Torf in Stücken und in Brikettform) und Torfstreu, auch gepreßt, Torfmull . . . . III".

Bulgarien. (Tarifrat.) Die Schaffung eines ständigen Tarifrates, welcher einem Berichte des österreichischen Generalkonsulates in Sofia zufolge sich aus Beamten der bulgarischen Staatsbahnverwaltung, des Handels- und Ackerbauministeriums, ferner aus Mitgliedern der Handelskammern zusammensetzt, und dem nach Bedarf auch andere Sachverständige beigezogen werden können, bildet eine bemerkenswerte Neuerung auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Dieser staatlichen Einrichtung, welche unter der Aufsicht des Ressortministers steht und zweimal im Jahre zu ordentlichen Sitzungen zusammentritt, obliegt die Wahrung der Interessen sowohl der Eisenbahnverwaltung, als auch der bulgarischen Volkswirtschaft; diese soll anregend auf die Ausgestaltung der Tarifpolitik des Landes wirken und jene Maßnahmen ins Auge fassen, welche die Hebung des Eisenbahnverkehres und Förderung der Ausfuhr durch entsprechende Tarife bezwecken. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Staatsbahngütertarif, Gruppe II. (Einbeziehung der Station Mellen-Saalow.) Mit Gültigkeit vom 5. August 1905 ab wurde die Station Mellen-Saalow der Militäreisenbahn in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine und Kalksandsteine nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, Marienfelde Preuß. Staatsbahnen, Marienfelde Militärbahnhof und Schöneberg Militärbahnhof bei Berlin einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband, Heft 2 und 3. (Einbeziehung der Station de Heurne etc.) Am 10. August 1905 wurde die Station de Heurne der Holländischen Eisenbahn mit den für die Station Doetinchem gültigen Übergängen, Entfernungen und Frachtsätzen in die Tarifhefte 2 und 3 für den obenbezeichneten Verbandsverkehr aufgenommen. Vom gleichen Zeitpunkte ab kommen für die mit Gültigkeit vom 15. März 1905 in die Tarifhefte 2 und 3 einbezogene Station Dinxperlo der Holländischen Eisenbahn bei direkter Abfertigung nicht mehr, wie seither, die für die Station Zevenaar H.B., sondern ebenfalls die für Doetinchem gültigen Übergänge, Entfernungen und Frachtsätze zur Anwendung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Schließung der Station Griesheim a. M. für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen.) Die Station Griesheim a. M. wird für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen mit Wirkung vom 15. September 1905 ab geschlossen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 10. August 1905 wurden die Stationen Loos und Tschiebsdorf der Neubaustrecke Neuhammer a. Q.—Sagan (Direktionsbezirk Breslau) in den obigen Kohlentarif einbezogen.

Gruppentarif I. (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 wurden im Ausnahmetarife 9 des Gruppentarifes I für die Beförderung von Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I und II oder einer der beiden Tarife von Station Kotzenau nach den Stationen Allenstein, Altraden, Amsee, Argenau, Bartenstein, Bischofswerder, Briesen i. Westpr., Bromberg, Kulm, Kulmsee, Deutsch-Eylau, Deutsch-Eylau Stadt, Goßlershausen, Graudenz, Güldenhof, Gumbinnen, Hohenkirch, Hohensalza, Hopfengarten, Jakschitz, Johannisburg, Klausaschacht, Korschen, Kruschwitz, Lyck, Marienwerder i. Westpr., Mocker i. Westpr., Mogilno, Ortelsburg, Osterode i. Ostpr., Pr.-Holland, Pr.-Stargard, Rastenburg, Thorn Hptbhf., Thorn Uferbahn und Tremessen ermäßigte Frachtsätze mit der Maßgabe eingeführt, daß die Fracht für mindestens 10 t für den Frachtbrief und Wagen zu zahlen ist.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Gruppenwechseltarif II/III. (Einbeziehung der Station Melle.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 ab wurde die Station Melle des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Münster als Versandstation in die Eisen-Ausnahmetarife 9, 9 S, S 5, S 5 s und S 5 t aufgenommen.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Pfennig	Pfennig	Pfennig			
1564	V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 92.302/05	beteiligten Verwaltungen	Mais (Kukuruz)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Branzaus-P.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Oktober 1905	Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	132	112 *)	20	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport vom Umschlagplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe von Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende Februar 1906 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig für 100 kg. Die Ergänzung der auf Grund des im Verordnungs-Blatte Nr. 23 vom 25. Februar 1905, unter Position 726, für Mais enthaltenen Zugeständnisses bis 31. August 1905 aufgelieferten Mindestmenge durch Sendungen, welche auf Grund des vorstehenden Zugeständnisses expediert wurden, ist nicht zulässig
					Floridsdorf				145	110 *)	35			
					Floridsdorf-Jedl.				145	110 *)	35			
					Göllersdorf				145	123 *)	22			
					Gröschelmauth				145	123 *)	22			
					Guntersdorf				145	123 *)	22			
					Hetzmannsdorf-W.				145	123 *)	22			
					Iglau Ö.N.W.B.				125	106 *)	19			
					Jarmeritz				143	122 *)	21			
					Kojetitz				—	120 *)	—			
					Korneuburg (Ort)				145	110 *)	35			
					Korneuburg (Donauumschlag)				138	102 *)	36			
					Langenzersdorf				145	110 *)	35			
					Mähr.-Budwitz				145	123 *)	22			
					Oberhollabrunn				145	123 *)	22			
					Okřisko				135	115 *)	20			
					Polna-Stecken				122	104 *)	18			
					Pulkau				159	135 *)	24			
					Retz				145	123 *)	22			
					Schattau				145	123 *)	22			
					Schönwald-Fr.				145	123 *)	22			
					Sierndorf				145	123 *)	22			
					Spillern				—	110 *)	—			
					Stadlau				145	110 *)	35			
					Startsch-Trebitsch				138	117 *)	21			
					Stockerau				145	110 *)	35			
					Wien II K.F.J.B. Wien K.F.N.B. Wien Ö.N.W.B. Wien St.E.G. Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai				145	110 *)	35			
					Wien D.U.B. der K.F.N.B. Wien D.Qu.Bhf. der k.k.St.B. Wien D.U.B. Lagerhaus S. & W. Hoffmann				146	111 *)	35			
					Wiese				129	110 *)	19			
					Wolframitzkirchen				—	123 *)	—			
					Zellerndorf				145	123 *)	22			
					Znaim				145	123 *)	22			

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfennig für 100 kg.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze um 36 Pfennig für 100 kg.

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
73 V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905	Nr. 118 vom 18. Oktober 1904	2278	K. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 36.527/05	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	Lokomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Krakau	Bolęcin	Mit Gültigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publikation ist in der inbezeichneten Publikation abzuändern in der Rubrik: 5: „Krakau in Spytkowice", 9: „580 Heller pro Tonne in 290 Heller pro Tonne", 10: „195 „ „ „ „ 105 „ „ „ 11: „385 „ „ „ „ 185 „ „ „	
74 V.-B. Nr. 103 v. 5./IX. 1905	Nr. 3 vom 10. Jänner 1905	215	K. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Jičin-Turnau	Eisenbahnbaumaterialien	Jičin oder Turnau — den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschn. A, angeführten Linien exkl. der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Libun	In der Rubrik 4 ist statt „Eisenbahnbaumaterialien" zu setzen: „Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien" und in der Rubrik 6 ist nach den Worten „zum Baue" zu setzen „bezw. Betriebe"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 104. **Wien, 7. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 12. September 1905 zur Ausgabe.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Öffentlicher Weg. Legitimation zur Beschwerde gegen das diesbezügliche Erkenntnis. Merkmale eines öffentlichen Weges.

(Erkenntnis vom 3. Juli 1903, Z. 7445.)

Der Gemeindeausschuß in Maria-Graz hat am 5. September 1900 den Beschluß gefaßt, daß der Weg Parzelle Nr. 968 wie bisher auch in Hinkunft als Gemeindefußweg nicht nur bis zur Harpfe, Parzelle Nr. 53, sondern auch weiter bis zur Bezirksstraße, Parzelle Nr. 964/3, d. i. von dem Wirtschaftsgebäude über den Hof des Gutes Maria-Graz anerkannt und erklärt werde. Über Beschwerde des Wenzel und der Josefa M., Besitzer des eben genannten Gutes, gegen diesen Gemeindeausschußbeschluß wurde derselbe vom Bezirksausschusse Tüffer mit Beschluß vom 30. November 1900 aufgehoben und ausgesprochen, daß der vom Beginne der zum Gute Maria-Graz gehörigen Grundparzelle Nr. 332 in der Katastralmappe eingezeichnete, sich an die Wegparzelle Nr. 968 der Katastralgemeinde Lahomschek anschließende, bis zur Harpfe des genannten Gutes und von dieser weiter durch den Hofraum des Schlosses Maria-Graz bis zur Bezirksstraße führende Weg kein öffentlicher, sondern ein zu dem wiederholt genannten Gute gehöriger und demselben dienender Privatweg sei.

Infolge des seitens der Gemeinde Maria-Graz und der Grundbesitzer Jakob K. und Johann O. gegen diese Entscheidung eingebrachten Rekurses hat der steiermärkische Landesausschuß mit Entscheidung vom 23. November 1901, Z. 26.182, die angefochtene Entscheidung bestätigt. Gegen diese Entscheidung des Landesausschusses haben sowohl die Gemeinde Maria-Graz als die Grundbesitzer Jakob K. und Johann O. die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof eingebracht.

Was zunächst die Beschwerden der beiden Letztgenannten betrifft, so mußten dieselben als unzulässig zurückgewiesen werden, weil gegen einen Ausspruch der Straßen- und Wegbehörden, womit ein bestimmter Weg als ein nicht öffentlicher erklärt wird, wohl der durch diesen Ausspruch betroffenen, zur Wahrung der öffentlichen Interessen und zur Aufrechthaltung des Verkehres auf öffentlichen Kommunikationen berufenen Gemeinde, nicht aber einem einzelnen Grundbesitzer, welcher durch eine solche Entscheidung als in einem ihm zustehenden subjektiven öffentlichen Rechte verletzt nicht angesehen werden kann, zusteht.

Die meritale Entscheidung des Landesausschusses wird in der Beschwerde der Gemeinde in der Richtung bekämpft, daß die Gemeinde durch eine Anzahl von in der Beschwerde angeführten Gedenkmännern nachzuweisen in der Lage sei, daß der streitige Weg als zur besseren und kürzeren Verbindung zwischen der Bezirksstraße und den östlich und südlich davon gelegenen Ortschaften und Gemeindegebieten seit unvordenklichen Zeiten benützt werde und daß das der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegende Verfahren ein durchaus mangelhaftes sei, weil die Öffentlichkeit des Weges nicht durch Lokalaugenschein und Einvernehmung von Gedenkmännern erhoben worden sei. Es ist nach dem Inhalte der Akten allerdings richtig, daß eine Beaugenscheinigung an Ort und Stelle seitens der autonomen Behörden und eine Einvernehmung von Gedenkmännern behufs Fundierung der in Frage stehenden Entscheidung nicht vorgenommen worden ist, allein nach Lage der Sache war die Vornahme dieser Amtshandlungen im konkreten Falle nicht notwendig, weil auch ohne solche mit Rücksicht auf die übrigen vorliegenden Umstände mit Sicherheit ausgesprochen werden konnte, daß die wesentlichen Merkmale der Öffentlichkeit eines Weges im vorliegenden Falle nicht als vorhanden angenommen werden können. Denn ein öffentlicher, das heißt der allgemeinen Benützung offenstehender Weg kann nur dann als vorhanden angenommen werden, wenn derselbe wirklich zur Befriedigung eines dringenden Verkehrsbedürfnisses zu dienen geeignet ist und wenn zugleich die Tatbestandsfeststellung ergibt, daß stets oder durch längere Zeit

und ununterbrochen ein freier und ungehinderter Verkehr auf diesem Wege stattgefunden habe. Im vorliegenden Falle fehlt aber schon das erste dieser beiden wesentlichen Erfordernisse. Denn es ergibt sich aus dem der Entscheidung des Bezirksausschusses zugrunde gelegten Auszuge aus der Katastralmappe, daß die Behauptung der Gemeinde Maria-Graz, der streitige Weg sei ein notwendiger und im Vorteile der Gemeindeinsassen gelegen, der Sachlage nicht entspricht, weil kurz vor Beginn dieses Weges der zweifellos öffentliche Weg, Parzelle Nr. 966/1, abzweigt, welcher gleichfalls in die Bezirksstraße einmündet und welcher gegenüber dem im Streite befindlichen Wege nur einen ganz unbedeutenden Umweg, und zwar, wie in den Gründen des Bezirksausschusses gesagt wird, von nur vierzig Schritten, wie aber im Rekurse der beschwerdeführenden Gemeinde und in den mündlichen Ausführungen des Vertreters derselben in der Verhandlung behauptet wird, von hundert Schritten macht.

Mit Rücksicht auf diese in den vom Landesausschusse akzeptierten Entscheidungsgründen des Bezirksausschusses ausdrücklich hervorgehobenen und von der beschwerdeführenden Gemeinde einzig nur in betreff der Ziffer der Entfernungsschritte — wie oben angeführt — bestrittenen, sonst aber unangefochtenen Tatumstände erscheint es nicht notwendig, noch auf die Frage einzugehen, ob auch die übrigen oben erwähnten tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen für die Anerkennung eines Weges als eines öffentlichen, insbesondere die Voraussetzung der allgemeinen und unbehinderten Benützung des fraglichen Weges vorliegend gegeben seien oder nicht, es mußte vielmehr nach dem Gesagten die Beschwerde als in jeder Beziehung unbegründet abgewiesen werden.

(Erkenntnis vom 3. Juli 1903, Z. 7445, Budw. Nr. 1932/A.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Tarnów nach Szczucin. (Detailprojekt für die Anfangsstrecke km 0·0 bis km 3·3198: Ergebnis der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Lemberg erstatteten Berichtes über das Ergebnis der in der Zeit vom 25. bis 26. Mai durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Detailprojektes für die Anfangsstrecke km 0·0 bis km 3·3198 der Lokalbahn Tarnów-Szczucin den Baukonsens für die genannte Bahnstrecke mit dem Bemerken erteilt, daß derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Konzessionserteilung für die fragliche Bahnlinie in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 29.742.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kimpolung nach Dorna watra. (Zweiglinie Požoritta—Louisenthal: Geleisepläne für die Verkehrsstellen und Detailpläne der daselbst vorgesehenen Hochbauten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. August die vom Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen in Czernowitz vorgelegten Geleisepläne für die im Zuge der in Bauausführung begriffenen Zweiglinie Požoritta—Louisenthal der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra vorgesehenen Halte- und Verladestelle Fundul-Moldowi, sowie die Station Louisenthal-Grube unter gewisser Voraussetzung genehmigt und die gleichzeitig überreichten Detailpläne für die in den genannten Verkehrsstellen projektierten Hochbauten an die k. k. Landesregierung in Czernowitz zur Überprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 36.632.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Zwickau nach Gabel. (Detailprojekt für die Niveaukreuzung in km 11·1/2.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. August den von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag vorgelegten Detailplan für die Niveaukreuzung in km 11·1/2 der Lokalbahn Zwickau-Gabel mit der Reichenberg-Gabeler Reichsstraße zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 38.996.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Braunau nach Bürmoos (Weilhartbahn). (Generelle Projekte für zwei Varianten: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat im Einvernehmen mit der k. k. Landesregierung in Salzburg unterm 25. August

1. über das von Ignaz Glaser, Fabriksbesitzer in Bürmoos, vorgelegte, eine Variante des in der Zeit vom 18. bis 21. November 1903 der Trassenrevision und Stationskommission unterzogenen generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von Braunau am Inn über Hochburg und Wildshut nach Bürmoos (Weilhartbahn) darstellende Projekt für die Linie von Hochburg über Geretsberg nach Lamprechtshausen und
2. über das vom Aktionskomitee für die Erbauung der Weilhartbahn vorgelegte generelle Projekt für eine Variante bezüglich der Teilstrecke von Tarsdorf bis Bürmoos (km 28·1 bis km 42·5) der projektierten Weilhartbahn

im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission mit dem Beginne am 12. September anberaumt. [E.-M.-Z. 40.685.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Abänderung der Bezeichnung der Station Eisenstadtl.) Die bisherige Bezeichnung der auf der Lokalbahn Jičin-Turnau gelegenen Station Eisenstadtl wurde vom 1. Mai 1905 an in „Bad Eisenstadtl" abgeändert.

— (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Abänderung der Bezeichnung der Station Lend Gastein und Eröffnung der Strecke Schwarzach-St. Veit— Bad Gastein.) Die für den 5. September festgesetzt gewesene Abänderung des Stationsnamens Lend Gastein in „Lend" (s. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 103) tritt erst mit 20. September in Wirksamkeit. Zu dem gleichen Zeitpunkte wird die Strecke Schwarzach-St. Veit — Bad Gastein zur Eröffnung gelangen.

— (Staatsbahn-Direktion Prag: Eröffnung der Personenhaltestelle Semtsch.) Am 10. September wird die zwischen den Stationen Třiblitz und Liebshausen in km 18·3 der Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz gelegene Ladestelle Semtsch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Nachrichten aus Ungarn.

*** Eisenbahnprojekte.** (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Bahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 7. August dem Koloman Pongrácz in Nyitra und Konsorten für eine von der Station Nyitra der Linie Ersekujvár—Nyitra—Nagy-Bélicz—Privigye ausgehende, sich mit Benützung entsprechender Straßenzüge im Bereiche der Stadt Nyitra (Neutra) verzweigende und bis zu den Weinbergen im Zoboshegyer Gebirge führende normalspurige Straßenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 7. August der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Hermann Pallós und Konsorten für:

a) eine von der Station Nagy-Surány der Linie Ersekujvár (Neuhäusel) — Nagy-Surány — Nagy-Bélicz — Privigye abzweigende und diese in der Station Léva mit der Linie Párkány-Nána—Léva—Berzencze verbindende;
b) eine von der Station Léva der Linie a) abzweigende, bis zur Großgemeinde Bakabánya führende

normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 10. August dem Julius Plachy in Pogányvár und Konsorten für:

a) eine von der Station Apcz-Szántó der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese über Szentivány und weiterhin über Alsó-Told, eventuell Rimócz in der Station Nagy-Szécsény mit den Nógráder Komitats-Lokalbahnen verbindende;
b) eine von der zukünftigen Station Szentivány der Linie a) abzweigende und diese über Puszta-Zsuny oder Lócz in der Station Nagy-Szécsény mit den Nógráder Komitats-Lokalbahnen verbindende

schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 10. August dem Julius Laszkáry und Konsorten in Szklabonya für:

a) eine von der Station Balassa-Gyarmat der Nógráder Komitats-Lokalbahnen und der Linie Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz abzweigende, über Szklabonya bis Kekkö;
b) eine von der zukünftigen Station Szklabonya der Linie a) abzweigende, bis zur Großgemeinde Alsó-Fehérkút

führende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit elektrischem Betriebe, eventuell eine normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 10. August der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Johann Bajan und Konsorten in Budapest für:

a) eine von der Station Báttaszék der Lokalbahnen Sárbogárd-Szegzárd-Báttaszék und Ó-Dombovár—Báttaszék sowie der projektierten Lokalbahn Báttaszék-Donaubrücke-Baja ausgehende und diese in der Station Mohács mit der Linie Mohács—Báttaszék der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Mohács-Pécs (Fünfkirchen) und der Donau-Dampfschiffahrtsstation Mohács verbindende;
b) eine von der Station Mohács der Linie a) ausgehende und diese in der Station Baranya-Monostor mit der Linie Uj-Dombovár — Baranya-Monostor — Pécs (Fünfkirchen) verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und gleichzeitig Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlaß vom 17. August der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Ignaz Pallós und Konsorten für eine von der Station Kun-Szent-Márton der Lokalbahn Szolnok—Kun-Szent-Márton—Szentes—Hódmező-Vásárhely abzweigende und diese in der Station Szarvás mit den Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

7. Mit Erlaß vom 18. August der Direktion der Firma „Gölniczvölgyi vasut részvénytarsulat“ (Gölnicztalbahn-Aktiengesellschaft) für eine von der Station Szepes-Remete der gesellschaftlichen Linie Margitfalu—Szepes-Remete—Szomolnokhuta abzweigende, bis zur Gemarkung der Gemeinde Szepes-Patak führende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn (1 m Spurweite) mit Dampf- und gleichzeitig Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

8. Mit Erlaß vom 18. August dem Dr. Eugen Verebélyi in Budapest und der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Moriz Haas für eine vom rechtsuferseitigen Brückenkopfe der Franz Josefs-(Zollamts-)Brücke auf die Höhe des Szent-Gellérthegy (Blocksberg) führende, mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibende Drahtseilbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Sachsen. (Staatseisenbahnbetrieb im Jahre 1904.) Die Betriebslänge der Sächsischen Staatseisenbahnen umfaßte am Schlusse des Jahres 1904 3148·19 km. Im Eigentum der sächsischen Staatsverwaltung befinden sich 3117·31 km. Hiervon liegen 303·59 km außerhalb des Königreiches. Die Gesamtlänge von 3148·19 km (gegen 3148·34 km im Jahre 1903) besteht aus 920·54 km = 29·24 Prozent (29·13 Prozent im Vorjahre) zwei- und mehrgeleisigen, sowie 878·99 km = 27·92 (28·04) Prozent eingeleisigen Hauptbahnen, 926·41 km = 29·43 (29·42) Prozent vollspurigen Nebenbahnen und 422·25 km = 13·41 (13·41) Prozent Schmalspurbahnen. Außerdem sind vorhanden 801 Anschlußbahnen (37 Montan-, 631 Industrie-, 20 land- und forstwirtschaftliche, sowie 113 sonstige Bahnen); sie haben eine Gesamtlänge von 342·85 (317·72) km, dienen nur dem nichtöffentlichen Verkehre und befinden sich in der Hauptsache im Privatbesitze. Straßenbahnen für elektrischen Betrieb besitzt der sächsische Staatsfiskus 15·18 km, davon 7·96 km mit 1·450 m Spurweite und 7·22 km mit 1 m Spurweite; 8·15 km sind an die Dresdener Straßenbahn, 7·03 km an die Deutsche Straßenbahn-Gesellschaft verpachtet. Die Gesamtlänge der im Königreiche Sachsen betriebenen Eisenbahnen betrug Ende 1904 3007·41 km (gegen 3007·78 km im Vorjahre), d. i. durchschnittlich auf je 100 m² Flächenraum des 14.992·94 km² umfassenden Königreiches 20·05 (20·06) km. Bis zum Schlusse des Jahres 1904 sind für den Bahnbau im ganzen Mk. 1.066,845.248 verwendet worden. Hierin ist ein Aufwand von Mk. 177,471.278 für Fahrbetriebsmittel enthalten. Der Bauaufwand beträgt bei 3132 km Eigentumslänge durchschnittlich Mk. 340.574 auf 1 km Bahn gegen Mk. 336.730 im Vorjahre. Der Verzinsung des Betriebsüberschusses wird das durchschnittliche (mittlere) Anlagekapital unterlegt. Für das Jahr 1904 beträgt das durchschnittliche Anlagekapital Mark 1.097,126.923, d. i. auf 1 km eigentümliche Bahnlänge von 3132 km Mk. 321.497. Die Einnahmen betrugen im Personen- und Gepäcksverkehre Mk. 44,531.417 (Mk. 43,143.656) und Mark 84,231.894 (Mk. 79,446.792) im Güterverkehre. Aus sonstigen Quellen stammten Mk. 12,205.367, so daß die Gesamteinnahmen Mk. 140,968.678 gegen Mk. 135,142.165 im Vorjahre betrugen. Die sämtlichen Ausgaben aus dem Betriebsfonds betrugen Mark 94,038.797 (Mk. 91,482.258). Der Überschuß stellte sich auf Mk. 46,929.881 (Mk. 43,659.907) im Vorjahre, so daß die Verzinsung des Anlagekapitales von 4·42 Prozent im Jahre 1903 auf 4·66 Prozent im Jahre 1904 gestiegen ist.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Wagen mit 68 Tonnen Tragfähigkeit.) Nach einer Mitteilung der „Railr. Gaz.“ sind für die Pittsburg- und Eriesee-Eisenbahn in der Werkstätte zu McKees Rock neuerdings zwei Wagen von 150.000 libr. = 68 t Tragfähigkeit gebaut worden. Es sind dies bordlose Wagen mit stählernem Untergestell, die dazu dienen, innerhalb des Pittsburger Industriebezirkes außergewöhnlich große Werkstücke zu befördern. Die Wagen besitzen bei einer Länge von 30 Fuß (9·144 m) ein Gewicht von rund 22 t (somit nahezu ein Drittel totes Gewicht) und sind in einer von der bisher üblichen wesentlich abweichenden Bauart hergestellt.

Rußland. (Ergänzung des Fahrparkes der Eisenbahnen.) Wie die „Birob. Wed.“ mitteilen, hat die Staatseisenbahn-Verwaltung für das laufende Jahr bei russischen Lokomotivfabriken 1567 Lokomotiven bestellt, wovon bis zum 1./14. Juli 597 Lokomotiven abgeliefert waren. Die Wagenbaufabriken verfügten bis zum 1./14. Juli über eine Bestellung von 22.340 Güterwagen, wovon in der ersten Hälfte 1905 11.078 Stück fertig geworden sind. An weiteren neuen Bestellungen für 1905 sind noch 8800 Wagen für die Staats- und 500 Wagen für die Privatbahnen hinzugekommen, so daß insgesamt noch 19.562 Wagen zu liefern sind. Diese Wagen sind gleich 23.212 Einheiten (Normalgüterwagen), da 2400 besonders große Wagen, System Arbet, zu bauen sind, die für je zwei Einheiten und 500 Wagen von 1500 Pud (= 24.570 kg) Tragkraft zu je $1^1/_2$ Wageneinheiten zu rechnen sind. Nach dem Ergebnisse der bisher zur Ablieferung gebrachten Lokomotiven und Wagen zu urteilen, ist es kaum als wahrscheinlich anzunehmen, daß es den Fabriken möglich werden wird, bis Ende des Jahres die ganze bestellte Anzahl zu liefern.

Verschiedene Mitteilungen.

Niederösterreichische Waldviertelbahn. (Generalversammlung.) Am 3. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Landesausschusses Dr. Albert Geßmann und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Theodor Zelinka die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Niederösterreichischen Waldviertelbahn statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 6165 Aktien mit 1233 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 247.120·10 (gegen K 242.793·47 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 9937·53 (K 8937·96), die Betriebsausgaben K 207.222 (K 158.592·91), die besonderen Auslagen K 13.904·15 (K 11.775·26) und der Betriebsnettoertrag K 35.931·48 (K 81.363·26). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 8245·69

(K 10.882·01) ergab sich ein Jahresertrag von K 44.177·17 (K 92.245·27). Da der Anlehensdienst K 172.235·99 (K 172.780) erforderte, wurde die Landesgarantie mit K 128.058·82 (Kronen 80.534·73) oder mit 72·80 Prozent (45·71 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner wurde an Stelle des verstorbenen Mitgliedes des Verwaltungsrates Jaroslav Kostka der Forst- und Güterdirektor Karl Kotzent gewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Landesausschuß Dr. Albert Geßmann zum Präsidenten und Fabriksdirektor Ludwig Stölgle zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 31.821.]

Lokalbahn Groß-Priesen — Wernstadt — Auscha. (Generalversammlung.) Am 6. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Julius Ritter v. Léon und im Beisein des Stellvertreters des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Heinrich Schlesinger die diesjährige (14.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 1725 Aktien mit 61 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1904 die Betriebseinnahmen K 83.369·26 (gegen K 79.411·80 im Vorjahre), der Frachtengarantieersatz K 48.591·89 (K 54.106·79), die Gesamtausgaben K 95 997·48 (K 109.178·94) und der Überschuß K 35.963·67 (K 24.339·65). Zuzüglich des Gewinnvortrages per K 7366·62 (K 6378·97) stellte sich der Gewinn auf K 43.330·29 (K 30.718·62). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie aus dem Gewinne eine 1½prozentige Dividende an die Prioritätsaktien (wie im Vorjahre) zu verteilen und K 20.050·29 auf neue Rechnung vorzutragen. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Julius Ritter Léon v. Wernburg und Gustav Gerhardt wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Julius Ritter v. Léon zum Präsidenten wieder- und an Stelle des Dr. Karl Sulzbach Dr. Richard Foregger zum Vizepräsidenten neugewählt. [E.-M.-Z. 28.775.]

Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Generalversammlung.) Am 6. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Franz Deschka die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 1250 Aktien mit 125 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 124.535·09 (gegen K 125.404·75 im Jahre 1903), die Zinsenerträgnisse K 372·62 (K 171·33), die nominale Betriebskostenvergütung K 75.539·70 (K 75.539·70), die besonderen Auslagen K 20.108·22 (K 19.885·99), die Verwaltungskosten K 5436·18 (K 4953·40) und der Betriebsüberschuß K 23.823·61 (K 25.196·99). Zuzüglich des Betriebskostenstundungsbetrages per K 23 234·96 (K 22.869·70) waren K 47.058·57 (K 48.066·69) verfügbar. Da der Anlagekapitalsdienst K 71.568·74 (K 71.568·74) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 24.510·17 (K 23.535·52) oder mit 34·22 Prozent (32·89 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsräte Philipp Bečvář, Dr. Johann Lošťák, Friedrich Milner, Adolf Edler v. Schebek und Dr. Karl Kramář wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Johann Lošťák zum Präsidenten und kaiserl. Rat Eduard Bazika zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 33.965.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXXIV. Stückes.) Das am 28. August 1905 herausgegebene CXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2027: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 26. August 1905, Z. XII-1446/4, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Schweine aus den politischen Bezirken Bruck a. d. L., Gänserndorf, Mödling und Waidhofen a. d. Thaya.

— (Inhalt des CXXV. Stückes.) Das am 29. August 1905 herausgegebene CXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2028: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 24. August 1905, Z. 204.743, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des CXXVI. Stückes.) Das am 30. August 1905 herausgegebene CXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2029: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 19. August 1905, Z. 120.959, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXVII. Stückes.) Das am 31. August 1905 herausgegebene CXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2030: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. August 1905, Z. 39.557, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Kroatien-Slawonien.

— (Inhalt des CXXVIII. Stückes.) Das am 1. September 1905 herausgegebene CXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2031: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 23. August 1905, Z. 123.981, betreffend die Maßnahmen aus Anlaß der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstraße.

Monat August 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten August 1905	Eingelagert (vom ersten bis letzten August)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten August)	Stand am letzten August 1905
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	93.955	27.964	37.400	84.519
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren	4.723	629	1.054	4.298
Fette	8.679	951	1.188	8.442
Kaffee	5.027	1.357	1.920	4.464
Wein	4.715	537	696	4.556
Zucker	39 545	12.428	19.624	32.349
Eier	7.345	1.162	66	8.441
Diverse	23.921	10.900	12.852	21.969
Assekuranzwert . . K	8,195.650	2,583.224	2,922.088	7,856.786

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 262.000 kg, Assekuranzwert von K 220.500.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten August)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten August)	Stand am letzten August 1905
Lagerscheine:				
Stück	6	2	2	6
Versicherungswert . K	27.030	9.600	11.000	25.630
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat August 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten August 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten August 1905
		vom ersten bis letzten August		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	35.205	27.431	19.654	42.982
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	10.666	41	62	10.645
Hafer	14.123	9.534	11.909	11.748
Korn	2.833	2.077	4.793	117
Mais	1.517	460	1.039	938
Rübsen	16	13.482	33	13.465
Gerste	73	—	—	73
Diverse	5.977	1.837	1.818	5.996
Assekuranzwert . . K	670.782	426.435	208.785	888.432

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten August 1905
		vom ersten bis letzten August		
Lagerscheine:				
Stück	2	—	2	—
Versicherungswert . . K	25.800	—	25.800	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 188.340 kg, Assekuranzwert von K 25.408.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	August 1905				August 1904			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt . . .	145.002	136.310	113.675	167.638	275.858	213 482	179.772	309.568
Darunter:								
Weizen	10.814	9.869	10.422	10.261	13.132	18.771	18.990	12.913
Roggen	9.435	14.716	16.811	7.340	16.272	18.828	11.922	23.178
Gerste	8.291	14.950	5.978	17.263	1.726	3.679	1.399	4.006
Hafer	31.942	21.734	21.847	31.829	93.459	28.576	46.159	75.876
Mais	18.928	14.310	14.051	19.187	77.832	100.315	61.716	116.431
Hirse	679	101	235	545	1.639	154	653	1.140
Bohnen	160	928	714	374	1.692	402	1.159	935
Erbsen	607	2.333	1.569	1.371	3.586	214	474	3.326
Malz	2.150	50	1.209	991	471	1.493	1.572	392
Reps	225	27.243	8.011	19.457	3.245	7.342	353	10.234
Hanfsamen	742	—	317	426	467	533	583	417
Wicken	591	582	780	393	6.301	1.464	1.714	6.051
Mehl	5.023	12.123	10.277	6.869	24.006	26.509	25.940	24.575
Kleie	3.518	1.434	2.552	2.400	1.812	533	704	1.641
	93.105	120.373	94.773	118.706	245.640	208.813	173.338	281.115
Spiritus	7.488	—	817	6.671	4.506	—	—	4.506
Zucker	1.154	112	—	1.266	824	206	479	551
Wein	17.925	113	1.644	16.394	6.117	568	838	5.847
Öle und Fette	2.374	302	304	2.372	1.692	196	533	1.355
Sonstige Waren	22.956	15.410	16.137	22.229*	17.079	3.699	4.584	16.194†
Mittlere Tagesbewegung . .	9.615 Meterzentner				15.125 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	3,828.230	1,729.870	1,289.460	4,268.640	5,188.780	3,035.020	2,193.530	6,030.270

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	32	9	9	32	26	18	8	36
Versicherungswert . . . K	464.500·—	118.450·—	211.300·—	371.650·—	381.400·—	281.300·—	152.000·—	510.700·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Darunter 1085 Meterzentner Linsen.

†) Darunter 92 Meterzentner Linsen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Offert-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach gelangt die Lieferung und Aufstellung von Werkzeugmaschinen für die k. k. Staatsbahn-Heizhauswerkstätte Graz im allgemeinen öffentlichen Offertwege zur Vergebung.

Die Lieferung umfaßt:

1. 2 Stück Transmissionsstränge samt Kupplungen und Lagern;
2. 1 Stück Bandsäge für Holzbearbeitung;
3. 1 Stück Abricht-Hobel-Füge- und Kehlmaschine für Holzbearbeitung;
4. 1 Stück Doppelrauchmantel für Schmiedefeuer;
5. 5 Stück Riemenscheiben;
6. 1 Stück Lufthammer mit Transmissionsantrieb;
7. eine komplette kleine elektrische Kraftstation für Drehstrom zum Antrieb einer ca 1·2 km entfernt gelegenen Pumpstation mit 1 m³ pro Minute Nutzwasserförderung, sowie einer Plungerpumpe, ca. 220 entfernt, für 75 Liter pro Minute Trinkwasserförderung samt Pumpen, Motoren, Installations- und Leitungsmaterial inkl. Montage;
8. 2 Stück elektrische Handbohrapparate;
9. elektrisches Leitungs- und Montagematerial ad P.-Nr. 8.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der mit der genauen Beschreibung versehenen Offertformulare, welche verwendet werden müssen, zu erfolgen.

Diese Behelfe können bei der Fachabteilung für Zugförderungs- und Werkstättendienst Villach, Schulgasse Nr. 20, 2. Stock, Zimmer Nr. 187, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Offertpreise sind franko Graz (Staatsbahnhof) inkl. aller Nebenspesen, wie Verpackung, gegen frachtfreie Rücksendung des Packmateriales, zu erstellen.

Der Offerent hat mit seinem Angebote bis zur Entscheidung durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach im Worte zu bleiben und steht es jedem Offerenten frei, auch nur auf einzelne der ausgeschriebenen Leistungen, resp. Gegenstände zu offerieren, jedoch unter der Verpflichtung zur unbedingten nachweislichen Annahme nachfolgender Punkte:

1. Vollkommen reiner Guß ohne Poren und Blasen.
2. Alle Zahnräder und Schneckenräder mit Ausnahme der Wechselräder sind aus dem Vollen zu fräsen; Wechselräder können gegossen sein, müssen aber nachgefräst werden.
3. Hauptspindeln sind aus hartem Tiegelgußstahl anzufertigen, auf der Drehbank vorzudrehen und auf Schleifmaschinen fertig zu stellen. Derartige Teile auf der Drehbank feilen oder mit Schmirgel einlaufen zu lassen, ist untersagt.
4. Alle Gleitflächen sind auf Hobel- und Fräsmaschinen herzustellen und mittels Schaber und Richtplatte nachzuarbeiten. Nachfeilen ist verboten.
5. Sämtliche mäßig- und schnellaufende Lager sind mit Bronzebüchsen zu versehen. Die Büchsen und Lager sind auszubohren und durch Bearbeitung mit dem Schaber einzupassen.
6. Alle Bestandteile müssen unbedingt österreichischer Provenienz sein.
7. Für die elektrotechnischen Einrichtungen, Apparate und Motoren sind die Sicherheitsvorschriften für Starkstromanlagen des elektrotechnischen Vereines in Wien maßgebend.

Die vorschriftsmäßig gestempelten, mit den endgültigen Zeichnungen und Fundamentplänen der offerierten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung diverser maschineller und elektrischer Einrichtungen“** versehen, bis längstens **21. September 1905, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen oder einen Bevollmächtigten hierzu zu entsenden.

Die kommissionelle Eröffnung der Offerte findet bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach am 22. September 1905, um 10 Uhr vormittags, statt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß die k. k. Staatsbahn-Verwaltung trotz der Überreichung eines Offertes zu keinerlei Bestellung verpflichtet werden kann.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 1. September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck bringt die Lieferung und Montierung des eisernen Dachstuhles samt Torständern für eine halbrunde Lokomotivremise mit 18 Ständen am Personenbahnhofe in Salzburg im Offertwege zur Vergebung.

Die Konstruktion im gerechneten Gesamtgewichte von 102.746 kg ist nach vorliegenden Detailplänen auszuführen.

Die Montierung der Dachkonstruktion am Bauplatze hat binnen 11 Wochen nach Zuschlag der Arbeiten zu beginnen und muß in 5 Wochen vollendet sein.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Angebote sind unter verschlossenem Umschlage mit der Aufschrift „Angebot für die Lieferung und Montierung des eisernen Dachstuhles der Lokomotivremise am Personenbahnhofe in Salzburg“ spätestens bis **18. September 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Angebote erfolgt am nächsten Tage um 9 Uhr früh bei der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung und steht es den Anbotstellern und ihren Vertretern frei, der Angebotseröffnung beizuwohnen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Angebote erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Eröffnungstage und bleiben die Offerenten bis zu diesem Zeitpunkte an ihr Angebot gebunden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ausdrücklich das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Ablehnung der eingelangten Offerte zu entscheiden, eventuell auch alle Angebote zurückzuweisen.

Vor Abgabe des Angebotes ist bei der Direktionskassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck ein Vadium in der Höhe von 5 Prozent der angebotenen Gesamtsumme zu erlegen, welcher Betrag nach eventuellem Zuschlag der Arbeiten die Kaution zu bilden hat.

Die Angebotbehelfe, als: Projektspläne, statische und Gewichtsberechnung und Bedingnisse liegen bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg, Weiserstraße 20, 2. Stock, während der Amtsstunden zur Einsicht auf und können dort auch mit den zur Angebotstellung vorgeschriebenen Offertformularen käuflich erworben werden.

Ermäßigte Tarife für Transporte von Inventarien, Materialien etc., sowie ermäßigte oder freie Fahrten für Angestellte oder Arbeiter werden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nicht gewährt.

Angebote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Auf der Linie Hannsdorf—Ziegenhals der k. k. österr. Staatsbahnen in km 6·547 gelangt eine neue Blechkonstruktion mit 17·64 m Stützweite zur Anlieferung.

Die Lieferung dieser Konstruktion im angenäherten Gewichte von 31 t wird im Konkurrenzwege vergeben.

Die näheren Behelfe, sowie das generelle Projekt können bei der hierseitigen Abteilung für Bahnerhaltung und Bau während der Amtsstunden eingesehen und das Offertformular übernommen werden.

Diesbezügliche Offerte sind bis längstens **18. September 1905, 12 Uhr mittags,** beim Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz zu hinterlegen; später einlangende Offerte werden nicht berücksichtigt. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage, 3 Uhr nachmittags, statt.

Olmütz, am 30. August 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Eseltransporten bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen nachstehende direkte Frachtsätze, bezw. die unter 2 bezifferten Tierbegleitergebühren zur Einführung:

Nach	Von							
	Budapest *)	Debreczen	Nagy-Kikinda	Nagyvárad	Sárbogárd	Szabadka	Szeged	Versecz
1. Für Eseltransporte. Pfennig pro Quadratmeter Ladefläche								
Wiesbaden West	2098	2360	2385	2385	2163	2289	2324	2544
Trier West	2496	2758	2783	2783	2561	2687	2722	2942
2. Gebühren für einen Tierbegleiter in Pfennig für die Hinfahrt.								
Wiesbaden West	2088	2554	2621	2601	2243	2440	2515	2981
Trier West	2486	2952	3019	2999	2641	2838	2913	3379

*) Gültig für Budapest-Ferenczváros, Budapest-Ferenczváros marhavásártér, Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld Budapest-Lipótváros und Budapest nyugoti p. u.

Wien, am 4. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.469/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1278]

Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages I zum Tarifheft II.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 20. Juli 1905, Nr. 83 (Pos. 1009), mit dem Einführungstermine vom 1. September 1905 verlautbarte Nachtrag I zum Tarife für den obbezeichneten Personenverkehr gelangt erst mit 1. Oktober 1905 zur Ausgabe.

Wien, am 1. September 1905. S.B. Z. 9871-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1279]

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Leobschütz in den Ausnahmetarif 8 (Wein) des Verbandsgütertarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird Leobschütz (Station des kgl. preußischen Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz) in den Ausnahmetarif 8 (Wein u. s. w.) des Verbandsgütertarifes, Teil II, mit einem Frachtsatze von 315 Pfg. für 100 kg einbezogen. Für Weinmaische gilt dieser Frachtsatz nicht.

Wien, am 1. September 1905. S.B. Z. 10.119-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1280]

Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif, Heft III.

Arbeiter-Rückfahrkarten Trzynietz—Deutsch-Jaßnik.

Ab 15. September 1905 gelangen direkte Arbeiter-Rückfahrkarten III. Klasse von Trzynietz nach Deutsch-Jaßnik zum Preise von 220 Heller zur Einführung.

Budapest, am 25. August 1905. Ks.Od. Z. 37.775-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
auch namens der mitbeteiligten Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1281]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung direkter Frachtsätze.

Für Holz des Ausnahmetarifes 5 A I und II treten mit 15. September 1905 folgende Frachtsätze im Kartierungswege bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1906, und zwar bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief für 100 kg in Pfennig, in Kraft:

Nach Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von

Datschitz 97
Teltsch 88

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfg. für 100 kg.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze um 25 Pfg. für 100 kg. Dieselben finden aber nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind.

Für Holz des Ausnahmetarifes 5 A I (Stamm- und Stangenholz) finden dieselben im Verkehre mit Dresden-Elbkai jedoch keine Anwendung.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 Pfg., im übrigen 10 Pfg., bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9·5 Pfg. für 100 kg beträgt.

Wien, am 4. September 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1282]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für die eilgutmäßige Beförderung von frischen Heringen in Wagenladungen von Cöln Eilgutabf. nach Schmiedeberg (B.E.B.) folgende Frachtsätze in Kraft, und zwar:

für Sendungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen 336 Pfg. pro 100 kg,
für Sendungen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen 304 Pfg. pro 100 kg.

Wien, am 4. September 1905. T.-A.-B.-Z. 15.891/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1283]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1 und 3, vom 1. Jänner 1904, Heft 4 und 6 vom 1. September 1904, Heft 7 und 9 vom 1. April 1904.

Tarifierung des Artikels „vegetabilischer Talg".

Ab 20. September 1905 wird der Artikel „vegetabilischer Talg" in den Ausnahmetarif Nr. 10 für Kokosnußöl, Palmöl und Palmkernöl (hinsichtlich der Hefte 1, 3, 7 und 9 in die Abteilung I des Ausnahmetarifes Nr. 10) aufgenommen.

Wien, am 5. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.962/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1284]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil III, Heft 4, vom 1. April 1901.

Abänderung der Benennung eines Lagerhauses.

Im obengenannten Tarife ist auf Seite 26 unter fortl. Nr. 6 c das „Lagerhaus der Firma J. Przeworski" zu streichen und dafür einzutragen: „Lagerhaus der Filiale der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank in Krakau".

Wien, am 4. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.665/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1285]

Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. Oktober 1905 wird zum Ausnahmetarife vom 1. Oktober 1901 der Nachtrag I eingeführt, wodurch neue Versandstationen in den direkten Verkehr einbezogen und die bisherigen Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen ermäßigt werden.

Der Nachtrag ist für 10 Pfg. = 12 Cts. bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Wien, am 4. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.637/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1286]

Braunkohlenverkehr von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

(Lokalverkehr, in- und ausländische Verkehre.)

Änderung der Schleppbahngebühr für die Gabrielzeche bei Rosenthal-Graupen.

Mit Gültigkeit vom 19. Oktober 1905 wird die Schleppbahngebühr der mit der Station Rosenthal-Graupen verbundenen Gabrielzeche (Braunkohlen-Gewerkschaft „Gabrielzeche") von 2·4 Heller, bezw. 2 Pfg., bezw. 2·5 Cts. auf 3·0 Heller, bezw. 2·6 Pfg., bezw. 3·2 Cts. für 100 kg erhöht.

Die tarifmäßige Durchführung dieser Maßnahme erfolgt mittels der nächsten Nachträge.

Wien, am 4. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.252/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1287]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Schalke Süd der kgl. E.-D. Ess. in den Ausnahmetarif Nr. 13 (Graphit) einbezogen.

Für die Station Schalke Süd gelten die für die Station Gelsenkirchen der kgl. E.-D. Ess. bestehenden Frachtsätze.

Wien, am 5. September 1905. T.-A.-B.-Z. 15.265/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1288]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Maßnahmen aus Anlaß der Militärmanöver.

Anläßlich der stattfindenden Militärmanöver und der hiermit verbundenen Truppentransporte werden im Sinne der Bestimmungen des § 55, Absatz (2), des Betriebsreglements auf den der k. k. Staatsbahn-Direktion unterstehenden Linien in der Zeit vom 4. bis einschließlich 15. September 1905 Güter, mit Ausnahme von lebenden Tieren und dem schnellen Verderben unterliegenden Gütern, nach Zulässigkeit der Lagerräume nur in einstweilige Verwahrung mit dem Vorbehalte der späteren Annahme zur Beförderung übernommen.

Lemberg, am 2. September 1905.
St.-B.-D.-Z. 87.037-VI/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905. [1289]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Wirksamkeit vom 1. August 1905 wurden die an der neu eröffneten Strecke Lampertheim — Weinheim gelegenen Stationen Viernheim und Poststraße (des Direktionsbezirkes Mainz) in den Tarif einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen der Station Weinheim (Hildebrands Mühlen) zuzüglich
8 km bei Viernheim und
13 km bei Poststraße
zugrunde zu legen.

Die Station Poststraße dient nur dem Holzversand.

Niederländisch-Bayerischer Tarif für Leichen und lebende Tiere vom 1. August 1905. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. August 1905 gelangte für die direkte Beförderung von Leichen und lebenden Tieren im Niederländisch-Bayerischen Verkehre ein neuer Tarif, Teil II, zur Einführung. Durch denselben wird der gegenwärtig bestehende Tarif für lebende Tiere und Eisenbahnfahrzeuge vom 1. Jänner 1895 aufgehoben.

Für die bayerischen Stationen Ansbach, Augsburg, Bamberg, Bayreuth, Fürth, Gunzenhausen, Kaufbeuren, Lichtenfels, Ochsenfurt, Schweinfurt H.B., Schweinfurt Stadt und Würzburg, sowie für die Stationen Hoorn, Purmerend und Sneek der Holländischen Eisenbahn sind mangels Bedürfnisses direkte Frachtsätze für lebende Tiere nicht mehr vorgesehen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze für lebende Tiere noch bis Ende September 1905 in Kraft.

Die Bestimmungen über die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen sind seit 20. Dezember 1898 im Niederländisch-Deutschen Verbandsgütertarife, Teil I B (Neuausgabe vom 1. Juli 1903), enthalten.

Der neue Tarif für Leichen und lebende Tiere kann um den Preis von 40 Pfg. für das Stück beim Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München. (Ergänzung.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird im Lokalgütertarife auf Seite 30 und 35 das Artikelverzeichnis der Ausnahmetarife Nr. 2e und VI durch Aufnahme von „Torfkoks“ ergänzt.

Bayerisch - Schweizerischer Getreideausnahmetarif. Teil III, Heft 1, vom 1. Juli 1899. (Berichtigung der Schnitt-Tabelle A.) Mit Wirksamkeit ab 15. September 1905 wird die Schnitt-Tabelle A auf Seite 22—24 des Tarifes berichtigt und ergänzt wie folgt:

Schnitt-Tabelle A.[1])

Kilometer	Bis zum Schnittpunkte von	Centimes für 100 kg
375	Aidenbach *††	150
187	Althegnenberg	76
339	Arnstorf i. Nb.*††	126
114	Babenhausen (Bayern)*	58
497	†Bad Steben *††	185
430	†Berneck*	167
213	Bernried	86
154	†Billenhausen*	82
380	Blaibach *††	158
337	Bogen*	125
309	Burghausen *††	117
199	†Burgheim ††	90
383	Chamerau *††	162
179	Diessen *††	73
145	†Eilzee *††	78
149	Epfenhausen ††	63
437	†Gefrees *††	168
158	Geltendorf ††	66
262	Haag i. Obb.*††	101
359	Haibach *††	133
457	†Helmbrechts*	176
250	Isen *††	96
144	Kaufering ††	61
456	†Kirchenlamitz Stadt *††	175
384	Kötzting*	158
157	†Kulmbach*	83
276	Mainburg*	105
202	Maisach	81
235	Markt Grafing *††	91
493	†Marxgrün*	183
180	Mering	74
377	Miltach *††	158
489	†Naila*	182
196	Nannhofen	79
151	†Neuburg a. Kammel*	80
166	†Oberschöneberg *††	80
212	Perlach *††	83
304	Pirach *††	115
431	†Pleystein*	159
414	Röhrnbach *††	167
296	Rottenburg a. Laaber *††	112
488	†Selb Stadt*	177
486	†Selbitz*	180
403	†Störnstein *††	156
214	Taufkirchen-Unterhaching *††	85
177	†Thannhausen a. Mindel*	85
379	Tittmoning*	140
335	Trostberg*	125
206	Tutzing	83
273	Velden a. Vils *††	104
441	†Waidhaus *††	163
291	Wasserburg a. Inn Stadt *††	109
192	Weilheim	79
374	Wiesmühl *††	138
454	†Wüstenselbitz*	175

[1]) Die in der Schnitt-Tabelle A enthaltenen Taxen gelten auch als Frachtsätze für Lindau Stadt.

*) Station der kgl. Bayerischen Staats-Lokalbahnen, siehe Abfertigungsvorschriften auf Seite 11 des Haupttarifes.

†) Wegen Ermittlung der Lieferfristen siehe Ziffer 4 der Tarifbestimmungen auf Seite 8 des Haupttarifes.

††) Sendungen nach schweizerischen Stationen sind vorerst unter Ausschluß der direkten Abfertigung auf Umkartierung in Lindau Stadt verwiesen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Eröffnung der Haltestelle Föhren.) Am 1. August 1905 ist die an der Strecke Koblenz—Trier gelegene Haltestelle Föhren für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte von höchstens 400 kg eröffnet worden. Ab diesem Zeitpunkte gelten die im Nachtrage II zum Tarifhefte 7 des Verbandsgütertarifes für diese Station vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Würzburg Bayer. B. und Berichtigung.) 1. Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 wurde die Station Würzburg Bayer. B. in den Ausnahmetarif 31, Abteilung I, für Getreide etc. aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen.

2. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 10a für Mais Ludwigshafen a. Rh.—Lindau (Seite 14 des Tarifnachtrages IV) ist von Mk. 1·25 auf 1·20 zu berichtigen.

Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Getreide u. s. w. aus bayerischen Lagerhäusern über Lindau vom 1. August 1905. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Am 1. August 1905 gelangte ein Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate (aus Getreide und Hülsenfrüchten) und Ölsaaten bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, anwendbar auf Sendungen, welche von bayerischen Stationen in einem bayerischen Lagerhause eingelagert und ab da über Lindau ausgeführt werden, zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. September 1902 aufgehoben und ersetzt wird.

In den Ausnahmetarif sind neu einbezogen worden die Lagerhäuser in Augsburg, Kötzting, Laberweinting, Tirschenreuth und Weißenburg i. Bayern.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Tarifentfernungen für Bielefeld H.B. und O.B.) Vom 31. Juli 1905 ab bestehen in Bielefeld die Bahnhöfe:

Bielefeld H.B. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, für Wagenladungen nur im Verkehre der angeschlossenen Werke;

Bielefeld O.B. für den Wagenladungsverkehr.

Die bisherigen Tarifentfernungen für Bielefeld gelangen für Bielefeld H.B. zur Anwendung; für den Ostbahnhof gelten u. a. die folgenden:

Von und nach	Entfernungen nördlich vom Schnittpunkte:						
	A.	E.	G.	H.	K.	L.	P.
Bielefeld O.B. Stations- und Transitentfernungen: Hof trans. 475	331 d	372 b	306 b	396 b	335 g	475	517

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Lieferungs-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn - Direktion Innsbruck kommen im heurigen Jahre drei Waggonbrückenwagen mit je 30 Tonnen Tragkraft, 8 m langer Brücke nach Normalblatt 14/H zur Ausführung.

Diejenigen Firmen, welche auf die Lieferung der mechanischen Einrichtung dieser Brückenwagen reflektieren, werden nun eingeladen, ihr diesbezügliches, ordnungsmäßig gestempeltes Offert bis **18. September 1905, 9 Uhr vormittags,** im Expedite der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck einzureichen.

Die auf diese Lieferung bezughabenden Offertformulare, die Lieferungsbedingnisse und der Normalplan Nr. 14/H der mechanischen Einrichtung, welche in der Abteilung 3 der k. k. Staatsbahn - Direktion Innsbruck aufliegen, können gegen Einsendung eines Betrages per K 1·50 von dortselbst bezogen werden.

Innsbruck, am 3. September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an Stabeisen und Eisenblechen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1906 sicherzustellen.

Der Bedarf für die genannte Zeitperiode beläuft sich auf:

ca. 35.000 kg Schwarzbleche, Format 650×1000 mm,
„ 20.000 „ Kesselbleche, Ia Qualität,
„ 40.000 „ Plattenbleche, IIa Qualität, von 5 mm aufwärts stark,
„ 4.000 „ gerippte Bleche,
„ 22.000 „ Dachbleche, 0 6 mm stark, in Längen von 1100, 2000 und 3060 mm,
„ 30.000 „ Musterbleche, bis inkl. 4 mm stark;
ferner auf:
„ 240.000 „ Band-, Fasson-, Flach-, Gitter-, Rund- und Nieten und
„ 20.000 „ Winkeleisen.

Die auf die Lieferung der ganzen vorstehend angegebenen Bedarfsmenge oder eines Teiles derselben reflektierenden Firmen haben ihre vorschriftsmäßig verfaßten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à K 1·— zu versehen sind, bis zum **20. September 1905, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der Österreichischen Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind franko einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen, und zwar für die Kesselbleche in Martin-Flußeisenqualität, für die übrigen Blechgattungen, sowie für das Stab- und Winkeleisen sowohl in Schweißeisen- als in Flußeisenqualität, das Stab- und Winkeleisen außerdem in Holzkohleneisen- wie auch Kokseisenqualität.

Die Offerte sind versiegelt und überschrieben mit: **„Offert auf Lieferung von Stabeisen und Eisenblechen“** einzureichen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich vor, die Lieferung entweder im ganzen an einen Offerenten oder geteilt an mehrere zu vergeben, oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere Weise sicherzustellen.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, am 1. September 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1565	V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Steinkohlenteeröle, schwere, dunkle, der Pos. S—54 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905, in Fässern oder Kesselwagen	Schönbrunn	Püspök-Ladány	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Besteht kein direkter Frachtsatz	197 Heller		Im Kartierungswege		
1566	V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnschwellen, hölzerne, der Pos. H—18 d der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Nagybánya Sósmezö Szamosujvár Zilah	Gmünd	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 245 257 241 256		Im Kartierungswege		
1567	V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Furniere	Brod	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1		a) 339 Heller b) 309 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1568 V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Pelixdorf (S.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen, welche an das k. u. k. Militärärar zu adressieren sind, müssen für die k. u. k. Pulverfabrik in Blumau bestimmt sein und von letzterer auch bezogen werden	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904	Heller für 1000 kg 1090	880	210	Im Kartierungswege		
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					1090	880	210			
1569 V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 16.043 05	beteiligten Verwaltungen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Czechowitz K.F.N.B.	Schönfeld B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Sendungen können nur unfrankiert und ohne Belastung mit Nachnahmen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 4, des Ost-Nordwest-Österr. Eisenbahnverbandes	Besteht kein direkter Frachtsatz	236 Heller		Im Kartierungswege		
1570 V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Triest** Z. 6528-VI/05	Lokalbahn Monfalcone-Cervignano	Mit Gültigkeit vom 25. April 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905, wird für Materialien zur Herstellung eines Mühlenetablissements in Muscoli-Cervignano rücksichtlich der Lokalbahn Monfalcone-Cervignano der Ausnahmetarif VI der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, A. IV, unter den dortselbst für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt.											
1571 V.-B. Nr. 104 v. 7./IX. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.090-C I/05		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue, bezw. zur Einrichtung eines Hotels am Campo Carlo magno bei Trient (Trento) bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 11. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905, von österreichischen Südbahnstationen nach Trient (Trento) der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes, Teil II, unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bestimmungen zugestanden.											

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 105. **Wien, 12. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 21. August 1905,*) womit die Regierung ermächtigt wird, die Handels- und Verkehrsbeziehungen mit der Schweiz und mit Bulgarien provisorisch zu regeln.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die Handels- und Verkehrsbeziehungen mit der Schweiz und mit Bulgarien provisorisch, längstens bis zum 28. Februar 1906, im Verordnungswege zu regeln.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Gesamtministerium beauftragt.

Ischl, am 21. August 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Randa** m. p. **Call** m. p.
Hartel m. p. **Schönaich** m. p. **Kosel** m. p.
Piętak m. p. **Bylandt** m. p. **Buquoy** m. p.
Klein m. p. **Wrba** m. p.

Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. August 1905, Z. 25.427, betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die Vorlage der Tarife.

§ 1.

Auf Grund und in Ausführung der Bestimmungen
in den §§ 66, 67 und 77 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1852;
in § 10, lit. e), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und
in § 5, Z. 3 und 14, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern, R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1896,
sowie auf Grund der für Bahnen niederer Ordnung bestehenden gesetzlichen Bestimmungen,
wird hinsichtlich der Berichterstattung über Tarifangelegenheiten einschließlich der darauf bezugnehmenden Vereinbarungen der Bahnen untereinander (Kartelle, Übereinkommen etc.), sowie einschließlich der mit den Tarifangelegenheiten im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transportbestimmungen nachstehendes verfügt:

*) Enthalten in dem am 7. September 1905 ausgegebenen LIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 142.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 2.

Kompetenz.

Die Beurteilung und Erledigung der Berichte der Privateisenbahnverwaltungen über die in § 1 aufgeführten Gegenstände, bezw. die Genehmigung dieser Berichte, wo dieselbe der Staatsverwaltung vorbehalten erscheint, erfolgt im Eisenbahnministerium, welchem die betreffenden Berichte unmittelbar vorzulegen sind.

§ 3.

Vorlegende Verwaltung.

Die Berichte sind vorzulegen:

1. Rücksichtlich des Lokalverkehres jeder Bahn durch die deren Betrieb führende Verwaltung, eventuell durch jene Unternehmung (Korporation, Konzessionär), welcher das Eigentum der betreffenden Bahnlinie zusteht.

2. Rücksichtlich der gemeinsamen Tarifteile und sonstiger allgemeiner Angelegenheiten, ferner der Verbandsverkehre etc.:

a) im Falle die geschäftsführende Verwaltung eine österreichische Bahnverwaltung ist, durch diese;

b) wenn die Geschäftsführung dagegen von einer ungarischen oder ausländischen Bahnverwaltung besorgt wird, durch jene österreichische Verwaltung, welche entweder allein beteiligt erscheint oder von den übrigen beteiligten Verwaltungen hierfür das Mandat erhält. Sollte letzteres rücksichtlich eines Verkehres ausnahmsweise nicht erfolgt sein, so obliegt die Vorlage der auf dem betreffenden Tarife zuerst genannten österreichischen Verwaltung.

Ein Verzeichnis der vorlegenden Verwaltungen ist dem Eisenbahnministerium durch eine hierzu zu delegierende Verwaltung zu übermitteln, und sind durch letztere auch etwaige Änderungen des Verzeichnisses bekanntzugeben.

Wenn in einem direkten Verkehre zwischen mehreren Bahnen eine eigentliche geschäftsführende Verwaltung nicht besteht, so haben die betreffenden Verwaltungen aus ihrer Mitte eine Verwaltung mit der Berichterstattung an die Aufsichtsbehörde zu betrauen und hiervon dem Eisenbahnministerium Kenntnis zu geben.

§ 4.

Zeitpunkt der Berichterstattung.

(1) Bei der Berichterstattung sind die im Abschnitt III der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14, über die Veröffentlichung der Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf Eisenbahnen vorgeschriebenen Fristen zu berücksichtigen.

(2) Insofern es sich daher um die Prüfung, bezw. Genehmigung einer Vorlage handelt, hat die Überreichung zu einem solchen Zeitpunkte zu erfolgen, daß diese Prüfung, bezw. Genehmigung vor dem Eintritte der erwähnten Fristen anstandslos stattfinden kann.

(3) Für den Zeitpunkt der Berichterstattung ist nicht das Datum der Eingabe, sondern deren Präsentierungstag als maßgebend zu betrachten.

§ 5.

Skizzierung der Grundlagen und Andeutung der Motive.

(1) In den Berichten sind alle jene Erläuterungen und Begründungen in klarer und übersichtlicher Weise aufzunehmen, welche zum Verständnisse und zur Beurteilung der Tragweite der beabsichtigten Maßnahmen erforderlich sind.

(2) In diesem Sinne sind bei neu einzuführenden Tarifen, sowie bei Tarifänderungen überhaupt jedesmal die Grundlagen derselben und bei Verbandstarifen das Verhältnis zu den Lokaltarifen der beteiligten Bahnen zu skizzieren und die Motive anzugeben, welche eine Änderung, bezw. Ermäßigung oder Erhöhung der Sätze veranlaßt haben.

(3) Eine eingehende Begründung ist ferner insbesondere in allen jenen Fällen geboten, wo es sich um Abänderung reglementarischer Bestimmungen handelt.

(4) Bei Schnittarifen sind die Schnittpunkte, bei Eliminierung von Stationen aus einem direkten Tarife, sowie bei Aufhebung bestehender Ausnahmetarife ist die Anzahl der von oder nach den betreffenden Stationen innerhalb Jahresfrist vorgekommenen Abfertigungen anzugeben.

(5) Wenn sich nach Vorlage des Probedruckes eines Tarifes die Notwendigkeit ergibt, in demselben Änderungen vorzunehmen, so ist hierüber in der Regel unter Vorlage eines richtiggestellten Probedruckes und Erläuterung der darin vorgenommenen Änderungen zu berichten. Handelt es sich hierbei jedoch nur um Modifikationen, die die wesentlichen Grundlagen des Tarifes unberührt lassen, so kann von der neuerlichen Überreichung eines Probedruckes Umgang genommen und der Tarif gleich im Definitivdrucke vorgelegt werden. Auch in diesem Falle sind die vorgenommenen Modifikationen im Vorlageberichte entsprechend zu erläutern.

II. Vorlage an das k. k. Eisenbahnministerium.

§ 6.

(1) Neu einzuführende Tarife und Tarifnachträge [vgl. §§ 2—4 (1) a) und b) und § 6 der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14, über die Veröffentlichung der Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf Eisenbahnen] sind im Entwurfe oder Probedrucke in je zwei Exemplaren zu überreichen, von welchen dann eines der vorlegenden Verwaltung signiert zurückgestellt wird.

(2) Die definitiven Tarife und Tarifnachträge sind dem Eisenbahnministerium in je drei Exemplaren, bezw. in Fällen, wo Personen- und Gütertarife in einem Hefte vereinigt sind, in je vier Exemplaren zu dem aus § 4, Abs. 1, der gegenwärtigen Verordnung sich ergebenden Zeitpunkte vorzulegen.

(3) Sollte die Vorlage nicht innerhalb dieses Termines erfolgen, so bleibt es dem Eisenbahnministerium vorbehalten, die Hinausschiebung des Beginnes der Wirksamkeit um die Zeit der Verzögerung anzuordnen.

(4) Über die im Wege von Kundmachungen erfolgenden Tarifänderungen [§ 4 (1) c) der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14] hat im allgemeinen eine Berichterstattung nicht stattzufinden. Wird jedoch für eine wichtigere Tarifänderung nur wegen ihrer Dringlichkeit die Form einer Kundmachung gewählt, so ist dieselbe, sofern die Aufsichtsbehörde nicht ohnehin durch die Verhandlungen im Tarifkomitee, bezw. in den Direktoren-Konferenzen von der beabsichtigten Tarifänderung Kenntnis erlangt hat, im Entwurfe derart rechtzeitig vorzulegen, daß die Genehmigung der Vorlage wenigstens im kurzen Wege erfolgen kann.

§ 7.

(1) Zusammenstellungen von Kartierungssätzen (vgl. § 5 der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14),

Berichtigungsblätter zu bestehenden Tarifen [vgl. § 3 (1) c) und § 4 (1) c) α) und β) der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14],

Anteilstabellen und Instradierungsvorschriften, sowie Nachträge zu denselben können dem Eisenbahnministerium erst im Definitivdrucke vorgelegt werden, und zwar in der durch § 6, Abs. 2, festgesetzten Anzahl von Exemplaren.

(2) Diese Vorlagen sind auch ohne Hinausgabe eines besonderen Erlasses vier Wochen nach erfolgter Überreichung als anstandslos erledigt zu betrachten.

(3) Anteilstabellen sind in der Regel zugleich mit dem Definitivdrucke des betreffenden Tarifes vorzulegen.

§ 8.

(1) Die Auflage von Verzeichnissen der auf den Linien jeder Bahnverwaltung gültigen Verbandstarife und deren fortlaufende Ergänzung durch periodisch hinauszugebende Nachträge erscheint als sehr wünschenswert.

(2) Von derartigen Verzeichnissen, bezw. von den betreffenden Nachträgen sind dem Eisenbahnministerium durch die auflegende Verwaltung je zwei Exemplare zu übermitteln.

§ 9.

Die Protokolle über alle Konferenzen und Kommissionen in Tarif- und reglementarischen Angelegenheiten, welche, sei es in bestehenden Verbänden oder zum Zwecke der Erstellung von direkten Tarifen, ferner von den Direktoren-Konferenzen und den durch dieselben bestellten Komitees abgehalten werden, ferner alle auf Tarifangelegenheiten bezugnehmenden Vereinbarungen der Bahnen untereinander (Kartelle, Übereinkommen etc.) sind sofort nach ihrer Vervielfältigung in fünf Exemplaren an das Eisenbahnministerium vorzulegen.

§ 10.

Die Zirkulare, Dienstbefehle u. dgl. über die den Gegenstand dieser Verordnung bildenden Angelegenheiten sind, insoweit nicht Ausnahmen zugelassen werden, allmonatlich nachträglich dem Eisenbahnministerium in je einem Exemplare in Vorlage zu bringen.

III. Vorlagen an andere Behörden und Korporationen.

§ 11.

(1) Sowohl von den Militärtarifen samt Nachträgen, als auch von den sonstigen neu einzuführenden Tarifen und Tarifnachträgen im Lokalverkehre und österreichischen, bezw. österreichisch-ungarischen Anschluß- und Verbandsverkehre, ferner von den Zusammenstellungen von Kartierungssätzen und von Berichtigungsblättern zu bestehenden Tarifen sind vorzulegen: dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium je vier Exemplare, der Fachrechnungs-Abteilung des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums je zwei Exemplare und dem k. k. Ministerium für Landesverteidigung je zwei Exemplare.

(2) Von den Gütertarifen ist je ein Exemplar dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Ackerbauministerium, von den Personentarifen je ein Exemplar dem Post-Kursbureau im k. k. Handelsministerium vorzulegen.

§ 12.

(1) Sämtlichen Handels- und Gewerbekammern, in deren Bezirk die Linien einer Bahnverwaltung ganz oder teilweise gelegen sind, ist von den die Interessen dieser Bezirke berührenden Tarifen und Tarifnachträgen etc. je ein Exemplar zuzumitteln.

(2) Nach Umständen ist auch gegenüber anderen Handels- und Gewerbekammern, die an den bezüglichen Tarifen interessiert sind, der gleiche Vorgang einzuhalten.

IV. Besondere Bestimmungen für Kleinbahnen.

§ 13.

Die von Kleinbahnen getroffenen Tarifmaßnahmen unterliegen nicht der aufsichtsbehördlichen Genehmigung; dieselben sind vielmehr lediglich mindestens acht Tage vor ihrer Einführung der Aufsichtsbehörde zur Kenntnis zu bringen; im übrigen finden auch für Kleinbahnen die Bestimmungen dieser Verordnung sinngemäße Anwendung.

Es können jedoch für solche Bahnen mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse von der Aufsichtsbehörde Abweichungen zugelassen werden.

V. Schlußbestimmungen.

§ 14.

Die Vorschriften dieser Verordnung haben sinngemäß auch rücksichtlich der k. k. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Privatbahnen Anwendung zu finden.

§ 15.

Durch die gegenwärtige Verordnung, welche mit 1. Oktober 1905 in Wirksamkeit tritt, werden die Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 82), betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transportbestimmungen, sowie die Erlässe des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. April 1899, Z. 11.995, und vom 9. Februar 1903, Z. 54.164 ex 1902, betreffend die Vorlage der Tarife an das k. k. Ackerbauministerium, letzterer Erlaß nur insoweit, als er die Vorlage der Gütertarife an das k. k. Ackerbauministerium betrifft, aufgehoben.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Wrba m. p.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. August 1905, Z. 25.427, an die österreichischen Eisenbahnverwaltungen bezüglich der Hinausgabe einer neuen Verordnung, betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die Vorlage der Tarife.

Im Anschlusse wird der geehrten Verwaltung ein Exemplar der am 1. Oktober 1905 in Wirksamkeit tretenden Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 20. August 1905, Z. 25.427, betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die Vorlage der Tarife, zur Kenntnisnahme und Darnachachtung übermittelt. Diese Verordnung weist gegenüber der bisher gültigen gleichartigen Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 82), folgende wesentliche Ergänzungen auf:

1. Eine entsprechende Verfügung hinsichtlich der Berichterstattung in jenen Fällen, in welchen sich nach Vorlage des Probedruckes eines Tarifes die Notwendigkeit ergibt, in demselben Änderungen vorzunehmen. [§ 5 (5) der Verordnung.]

2. Eine besondere Verfügung hinsichtlich der Berichterstattung über solche Tarifmaßnahmen, welche nach der neuen Verordnung über die Veröffentlichung der Tarife nicht mittels Tarifen oder Tarifnachträgen, sondern in Form von Kundmachungen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt erfolgen. [§ 6 (4) der Verordnung.]

3. Die Einbeziehung des Ackerbauministeriums unter jene Stellen, an welche eine Vorlage der Gütertarife zu erfolgen hat. [§ 11 (2) der Verordnung.]

Hierdurch werden die einschlägigen Erlässe des Eisenbahnministeriums vom 28. April 1899, Z. 11.995, und vom 9. Februar 1903, Z. 54.164 ex 1902, letzterer jedoch nur insoweit, als er die Vorlage der Gütertarife an das Ackerbauministerium betrifft, gegenstandslos. Insoweit dieser Erlaß von der Vorlage der Personentarife an das Ackerbauministerium handelt, bleibt derselbe auch weiterhin aufrecht.

4. Die Einbeziehung der Handels- und Gewerbekammern unter jene Stellen, an welche die Vorlage sämtlicher Tarife zu erfolgen hat. (§ 12 der Verordnung.) Die betreffende neue Bestimmung ist aus der alten Verordnung über die Veröffentlichung der Tarife, aus welcher dieselbe, um Mißverständnissen vorzubeugen, gestrichen wurde, wörtlich übernommen worden.

5. Die Aufnahme der Kleinbahnen in den Geltungsbereich der Verordnung, wobei jedoch dem Charakter dieser Bahnen als Bahnen niederer Ordnung durch Ausnahmsverfügungen Rechnung getragen wurde. (§ 13 der Verordnung.)

Zu § 10 der Verordnung, welcher die Vorlage der Zirkulare, Dienstbefehle etc. regelt, wird hiermit die Verfügung getroffen, daß die Verwaltungen von Kleinbahnen im Sinne des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, bis auf weiteres eine derartige Vorlage nicht zu bewerkstelligen haben.

Zu § 11 der Verordnung wird bemerkt, daß der in der alten Verordnung [§ 11 (2)] enthaltene Passus, daß „alle Änderungen hinsichtlich der Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium und dem k. k. Ministerium für Landesverteidigung sofort zur Anzeige zu bringen sind“, gestrichen wurde, daß aber diesfalls eine besondere Verfügung nachfolgen wird.

Schließlich wird zu § 12 der Verordnung, enthaltend die Verpflichtung zur Vorlage der Tarife an die Handels- und Gewerbekammern, die Erwartung ausgesprochen, daß die Eisenbahnverwaltungen ihren vor einiger Zeit gefaßten weitergehenden Beschluß, betreffend die Beteilung der Handels- und Gewerbekammer mit Tarifen (Resümee 22 des Tarifkomitees, ddo. 23. und 24. März 1903, Pos. 4, genehmigt in der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz vom 30. Juli 1903, P. 5 des Resümees, und Resümee 25 des Tarifkomitees, ddo. 3. und 4. Mai 1904, Pos. 33, genehmigt in der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz vom 28. Juli 1904, S. 17 des Resümees), auch weiterhin aufrecht erhalten werden.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Wrba m. p.

Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Juli 1905

und Vergleich der Einnahmen in den ersten sieben Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Im Monate Juli 1905 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 15. Juli die schmalspurige, 3·09 km lange Innsbrucker elektrische Straßenbahn der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. mit den Linien vom Vorplatze des Südbahnhofes bis zum Vorplatze der Station Wilten der k. k. österr. Staatsbahnen und von dort bis zur Station Berg Isel der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T., nebst einer Abzweigung zur Station Wilten-Stubai der Stubaitalbahn;

am 16. Juli die 6 km lange Lokalbahn Brünn-Lösch im Betriebe des Konzessionärs und

am 28. Juli nachstehende Verbindungskurven der elektrischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien, und zwar: Wienstraße—Pilgramgasse mit einer Länge von 0·046 km, Margaretenstraße—Ramperstorffergasse, lang 0·035 km, und Ramperstorffergasse—Schönbrunnerstraße, lang 0·036 km.*)

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Juli 1905 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 18,645.414 Personen und 9,189.479 t Güter befördert und K 58,988.719 vereinnahmt, d. i. pro Kilometer K 2821.

Im gleichen Monate 1904 betrug die Einnahme K 57,899.496 oder pro Kilometer K 2811; es resultiert daher für den Monat Juli 1905 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·4 Prozent.

In den ersten sieben Monaten 1905 wurden auf denselben Bahnen 99,668.228 Personen und 63,360.091 t Güter befördert und K 370,890.213 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Einnahme K 365,324.092. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die siebenmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.829·5 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1904 dagegen 20.569 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1905 auf K 17.806, gegen K 17.761 im Vorjahre, d. i. um K 45 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1905 auf K 30.525, gegen K 30.447 im Vorjahre, d. i. um K 78, mithin um 0·3 Prozent günstiger.

1. Hauptbahnen.

		Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1905. Kronen
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	128.189
2.	Leoben-Vordernberger Bahn	93.012
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	92.302
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	82.483
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	63.149
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	58.735
7.	Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	46.623
8.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	42.689
9.	Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	41.139
10.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	41.033
11.	Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	36.591
12.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	33.372
13.	Böhmische Nordbahn	29.856
14.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	28 602
15.	K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	28.361
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	24.854
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	20.441

2. Lokalbahnen.

		Kronen
1.	Wiener Stadtbahn	135.365
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	62.429
3.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	41.343
4.	Bozen-Meraner Bahn	35.686
5.	Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	33.924
6.	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	32.297
7.	Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	32.084
8.	Kuttenberger Lokalbahn	28.105
9.	Stauding-Stramberger Lokalbahn	27.605
10.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	27.019
11.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	24.751
12.	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	24.338
13.	Neutitscheiner Lokalbahn	23.816
14.	Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway und elektrische Straßenbahn)	18.425
15.	Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	18.130
16.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	17.978
17.	Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.377
18.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	15.610
19.	Überetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	15.345
20.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	14.964
21.	Schneebergbahn (Zahnradstrecke)	14.952
22	Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	14.925
23.	Lokalbahn Troppau-Grätz	12.708
24.	Friauler Bahn	12.267
25.	Lokalbahn Brünn-Lösch	11.458
26.	Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	10.949
27.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	10.930
28.	Bukowinaer Lokalbahnen	10.928
29.	Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	10.786
30.	Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	10.783
31.	Lokalbahn Dolina-Wygoda	10.438
32.	Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	10.366
33.	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	10.203
34.	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	10.046
35.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	9.979
36.	Unterkrainer Bahnen	9.903
37.	Gmundner elektrische Bahn	9.213
38.	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	8.931
39.	Stubaital-Bahn (elektrischer Betrieb)	8.600
40.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	8.477
41.	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	8.400
42.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8 263
43.	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	8.259
44.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	7.603
45.	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	7.567
46.	Eisenbahn Chabówka-Zakopane	7.555
47.	Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	7.497

*) Am selben Tage wurde die 0·408 km lange Strecke Wienstraße (ab Pilgramgasse)—Sonnenhofgasse—Ramperstorffergasse (zweites Geleise) bis zur Margaretenstraße aufgelassen.

	Kronen
48. Friedländer Bezirksbahnen	7.471
49. Bregenzerwaldbahn	7.356
50. Ostgalizische Lokalbahnen	7.310
51. Lokalbahn Plan-Tachau	6 989
52. Valsugana-Bahn	6.759
53. Wippachtal-Bahn	6.749
54. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.417
55. Zillertal-Bahn	6.295
56. Mährische Westbahn	6.221
57. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	6.192
58. Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6.069
59. Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	6.015
60. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.925
61. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	5.842
62. Gailtal-Bahn	5.751
63. Welser Lokalbahn Gesellschaft	5.724
64. Steiermärkische Landesbahnen	5.707
65. Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	5.546
66. Lokalbahn Petersdorf a. d. Teß-Winkelsdorf	5.354
67. Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.314
68. Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.288
69. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	5.054
70. Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	4.983
71. Netolitzer Lokalbahn	4.862
72. Gurktal-Bahn	4.805
73. Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	4.803
74. Lokalbahn Wotic-Selčan	4.779
75. Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	4.688
76. Auspitzer Lokalbahn	4.635
77. Ybbstal-Bahn	4 635
78. Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	4.562
79. Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn	4.489
80. Steyrtal-Bahn	4.452
81. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.426
82. Lokalbahn Postelberg-Laun	4.426
83. Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	4.342
84. Pielachtal-Bahn	4.234
85. Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	4.209
86. Böhmische Commercialbahnen	4.185
87. Lokalbahn Stankau-Ronsperg	4.114
88. Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	4.051
89. Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	4.051
90. Murtal-Bahn	4.041
91. Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	3.989
92. Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unter-kralowitz	3.962
93. Lokalbahn Kolin-Čerčan	3.933
94. Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.893
95. Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.854
96. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	3.828
97. Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3.802
98. Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	3.639
99. Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	3 634
100. Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	3.543
101. Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	3 525
102. Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.485
103. Kleinbahn Lupków-Čisna	3.442
104. Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	3.389
105. Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	3.235
106. Lokalbahn Schweissing-Haid	3.223
107. Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	3.219
108. Rohitscher Lokalbahn	3.214
109. Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.195
110. Kolomeaer Lokalbahnen	3.183
111. Niederösterr. Waldviertelbahn	3.065
112. Pinzgauer Lokalbahn	2.998
113. Lokalbahn Göpfritz—Groß-Siegharts—Raabs	2.975
114. Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.966
115. Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	2.907
116. Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.818
117. Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.815
118. Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	2 806
119. Kaadener Lokalbahnen	2.770
120. Lokalbahn Absdorf-Stockerau	2.763
121. Eisenbahn Rakonitz-Laun	2.705
122. Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.609
123. Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.544
124. Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.465
125. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	2.352
126. Lokalbahn Triest-Parenzo	2.261
127. Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt	2.256
128. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.253
129. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.217
130. Lokalbahn Laun-Libochowitz	2.143
131. Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	2.143
132. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.083
133. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	2.042
134. Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów	2.019
135. Lokalbahn Melnik-Mšeno	1.977
136. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	1.910
137. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.845
138. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.644
139. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.593
140. Lokalbahn Swětla-Kácow	1.397
141. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.382
142. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	1.135
143. Lokalbahn Neumarkt i. G.—Suchahora	1.099

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten sieben Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	9·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·0
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·0
Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	2·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	2·6
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	2·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	1·9
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·4

2. Lokalbahnen.	%
Netolitzer Lokalbahn	85·5
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	55·8
Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	40·7
Wippachtal-Bahn	34·9

	%
Lokalbahn Kolin-Čerčan	27·0
Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	21·8
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	19·8
Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	19·7
Kolomeaer Lokalbahnen	19·2
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	18·4
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	17·8
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	16·4
Bozen-Meraner Bahn	16·2
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	15·6
Lokalbahn Schweissing-Haid	15·0
Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	14·3
Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	13·9
Neutitscheiner Lokalbahn	13·2
Friauler Bahn	13·1
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	12·6
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	12·5
Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	12·4
Ostgalizische Lokalbahnen	12·0
Stauding-Stramberger Lokalbahn	11·9
Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	11·5
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	11·4
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	11·2
Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	11·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	9·5
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	9·3
Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	9·1
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	9·0
Eisenbahn Chabówka-Zakopane	8·9
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	8·5
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	8·4
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8·2
Lokalbahn Swětla-Kácow	8·1
Kuttenberger Lokalbahn	8·0
Lokalbahn Plan-Tachau	8·0
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	7·6
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	7·6
Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	7·5
Gailtal-Bahn	7·2
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	6·7
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	6·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	6·5
Zillertalbahn	6·3
Gmundner elektrische Bahn	6·1
Friedländer Bezirksbahnen	5·8
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	5·7
Murtal-Bahn	5·7
Lokalbahn Triest-Parenzo	5·3
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	5·2
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·0
Pielachtal-Bahn	4·9
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	4·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Comp.	4·5
Steiermärkische Landesbahnen	4·5
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	4·3
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	3·6
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3·6
Lokalbahn Tabor-Bechin (elektrischer Betrieb)	3·6
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	3·0
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	2·7
Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	2·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2·5
Kaadener Lokalbahnen	2·3
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	2·3
Bregenzerwaldbahn	2·0
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2·0
Wiener Stadtbahn	1·8
Lokalbahn Wotic-Selčan	1·7
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	1·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	1·4
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	1·3
Gurktal-Bahn	1·1
Bukowinaer Lokalbahnen	1·0
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	0·8
Lokalbahn Mauthausen-Grein	0·4
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·2
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten sieben Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·7
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	0·8
Böhmische Nordbahn	2·0
Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	2·1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·9
Eisenbahn Wien-Aspang	7·3

2. Lokalbahnen.	%
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	0·1
Unterkrainer Bahnen	0·3
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	0·8
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	0·8
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	0·9
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1·1
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway und elektrische Straßenbahn)	1·1
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	1·1
Schneebergbahn (Adhäsionsstrecken)	1·2
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	1·3
Lokalbahn Neumarkt i. G.-Suchahora	1·4
Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	1·4
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	1·8
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2·4
Mährische Westbahn	2·5
Lokalbahn Modřan-Čerčan	2·6
Steyrtal-Bahn	2·6
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Sieghardts—Raabs	2·8
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	3·1
Niederösterreichische Waldviertelbahn	3·5
Lokalbahn Laun-Libochowitz	4·1
Valsugana-Bahn	4·2
Lokalbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4·2
Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	4·3
Pinzgauer Lokalbahn	4·6
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4·6

	%
Lokalbahn Postelberg-Laun	4·7
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	5·2
Überetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	5·7
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	6·0
Ybbstal-Bahn	6·0
Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	7·0
Lokalbahn Melnik-Mšeno	7·3
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	7·3
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	7·4
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	8·2
Böhmische Commercialbahnen	8·6
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8·7
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	9·4
Rohitscher Lokalbahn	9·9
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	9·9
Lokalbahn Wodňan-Moldautein	10·1
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	10·2
Auspitzer Lokalbahn	10·6
Lokalbahn Dolina-Wygoda	12·3
Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	14·5
Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	15·3
Kleinbahn Lupków-Čisna	15·7
Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	17·5
Schneeberg-Bahn (Zahnradstrecke)	18·8
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	28·9
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	48·0
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	48·1

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.

Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate Juli 1905 508·31 km.

Im Monate Juli 1905 wurden 22,908.167 Personen und 27.951 t Güter befördert und hierfür K 3,337.820 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 3,297.195 und auf den Güterverkehr K 40.625 entfallen.

Im gleichen Monate 1904 resultierte bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 500·63 km eine Gesamteinnahme von K 3,177.298.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905 betrug die Gesamtfrequenz 152,608.963 Personen und 180.710 t Güter und die Gesamteinnahme Kronen 21,699.274 (Personenverkehr K 21,454.010 und Güterverkehr K 245.264).

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Gesamteinnahme K 20,758.306, wobei auf den Personenverkehr K 20,509.737 und auf den Güterverkehr Kronen 248.569 entfallen.

Über die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten ergibt sich auf Grund der Berichte nachstehender Bahnverwaltungen folgendes:

Staatseisenbahnverwaltung.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen.

(Betriebslänge 8775 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende Juli	5,497.900	2,889.300	8,569.100	15,189.900	23,759.000	23,199.272	+ 559.728
Vom 1. Jänner bis Ende Juli	28,102.700	20,016.400	40,602.900	104,574.500	145,177.400*)	142,036.352	+ 3,141.048

*) Hierin Differenz der definitiven Buchung. pro Monat April 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: + K 83.802.

Die Transporteinnahmen der k. k. Staatsbahnen betrugen nach der provisorischen Ermittlung im Monate Juli 1905 auf den westlichen Linien aus dem Personenverkehre K 6,545.500 (4,455.500 Reisende), aus dem Güterverkehre K 10,868.100 (2,284.200 t); auf den östlichen Linien aus der Personenbeförderung K 2,023.600 (1,042.400 Reisende), aus dem Gütertransporte K 4,321.800 (605.100 t).

Im Vergleiche mit den definitiven Ergebnissen des Monates Juli 1904 weist die Gesamteinnahme des Berichtsmonates im Personenverkehre ein Plus von K 235.880 (+ 219.400 Reisende), im Güterverkehre ein Plus von K 323.848 (+ 125.500 t) aus.

Von der ausgewiesenen Mehreinnahme des Personenverkehres entfallen K 161.070 (+ 147.800 Reisende) auf das westliche und K 74.810 (+ 71.600 Reisende) auf das östliche Staatsbahnnetz. Im Güterverkehre erzielten die westlichen Staatsbahnen eine Steigerung um K 306.050 (+ 119.500 t), die östlichen Staatsbahnen um K 17.798 (+ 6000 t).

Die bemerkenswerte Zunahme in den Ergebnissen der Personenbeförderung beider Staatsbahnnetze ist auf die günstigen Witterungsverhältnisse, auf den lebhaften Besuch der Kurorte und Sommerfrischen, sowie auf einen regen Touristenverkehr zurückzuführen.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre ergibt sich fast zur Gänze aus dem Verkehre der westlichen Staatsbahnen, und zwar durch Mehrverfrachtung der Artikel Kohle, Holz, Erze und Mahlprodukte, während für die östlichen Staatsbahnen nur eine geringfügige Mehreinnahme resultiert.

Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn.
(Betriebslänge 38 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende Juli	2,647.400	75.000	363.300	82.200	445.500	438.117	+ 7.383
Vom 1. Jänner bis Ende Juli .	18,020.000	394.300	2,508.100	492.500	3,000.600 *)	2,946.881	+ 53.719

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro April 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: + K 6539.

Nach den Ergebnissen der provisorischen Ermittlung blieben die Einnahmen der Wiener Stadtbahn im Monate Juli 1905 im Personenverkehre um K 19.064 (— 128.800 Reisende) hinter dem definitiven Resultate desselben Monates im Vorjahre zurück, während der Güterverkehr des Berichtsmonates eine Mehreinnahme von K 26.447 (+ 31.300 t) erbrachte.

Die Gesamteinnahme vom 1. Jänner bis 31. Juli 1905 ist im Personenverkehre um K 40.274 (— 548.400 Reisende) geringer, dagegen im Güterverkehre um Kronen 93.993 (+ 83.200 t) höher als die definitive Einnahme der gleichen Periode des Vorjahres.

Kolomeaer Lokalbahnen. Infolge regerer Verfrachtung von Mahlprodukten und Baumaterialien ergab sich im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 2886 (+ 2000 t). Die Einnahme des Personenverkehres stellte sich dagegen nur um K 12 höher als im Juli 1904.

Netolitzer Lokalbahn. Aus dem Personenverkehre erwuchs eine Mehreinnahme von K 477 (plus 1200 Reisende), aus dem Güterverkehre von K 10.865 (+ 5100 t). Letztere ist hauptsächlich auf Transporte zum Baue der Brikettsfabrik in Netolitz zurückzuführen.

Lokalbahn Neumarkt i. G. - Suchahora. Die Einnahmen dieser Lokalbahn, welche am 1. Juli 1904 eröffnet wurde, zeigen im Personenverkehre eine Zunahme um K 549 (+ 700 Reisende), im Güterverkehre um K 1100 (+ 400 t), gegenüber den Ergebnissen des ersten Betriebsmonates im Vorjahre.

Wippachtalbahn. Der Personenverkehr weist eine Einnahmesteigerung um K 1389 (+ 2600 Reisende), der Güterverkehr eine solche um K 4019 (+ 500 t) gegenüber dem Monate Juli 1904 aus. Die Mehreinnahme aus dem Gütertransporte resultiert zumeist aus stärkeren Transporten von Getreide, dann auch von Eisen, Zement und Eisenbahnschwellen.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. a) Hauptbahnen. Die für den Monat Juli 1905 ausgewiesene Mehreinnahme ist auf den stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro April 1905 ergab ein Plus von K 13.969, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 7,552.516 bereits inbegriffen ist.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro April 1905 resultiert ein Plus von K 1223, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 1,326.861 bereits enthalten ist.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahme ergab sich im Personenverkehre aus einer lebhafteren Frequenz, im Frachtenverkehre aus einer Zunahme der Transporte.

Bozen-Meraner Bahn. Die Mehreinnahmen beruhen wie in den Vormonaten auf der fortdauernd gesteigerten Personenfrequenz und auf der durch die regere Bautätigkeit hervorgerufenen Zunahme des Güterverkehres.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juli 1905 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 11.727, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 15.773, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 27.500; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 1471, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 9971, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 8500 ergeben.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultiert aus dem Verkehre von Kohle und diversen Gütern, die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von diversen Gütern.

Die definitiven Richtigstellungen pro März 1905 ergaben beim Unternehmen lit. A ein Plus von K 629 und beim Unternehmen lit. B ein Minus von K 10.376, welche Beträge in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits berücksichtigt sind.

Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. Die Mehreinnahmen gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres sind eine Folge der erhöhten Frequenz im Personen- und Frachtenverkehre.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juli 1905 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 21.737 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 24.060.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 7710 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 137.915.

(Fortsetzung auf Seite 2266.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1905	1904	Im Monate Juli 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
A. Hauptbahnen und Lokalbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
1. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.775	8.709	5,497.900	2,889.300	8,569.100	15,189.900	23,759.000	2.708	23,199.272	2.664	+ 1·7	8.775	8.709
2. Wiener Stadtbahn . .	38	38	2,647.400	75.000	363.300	82.200	445.500	11.724	438.117	11.529	+ 1·7	38	38
3. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer:													
Absdorf-Stockerau	17	. . .	3.900	1.000	2.100	2.500	4.600	271	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Asch-Roßbach *)	. . .	15	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	11.064	738	. . .	. . .	15
Beneschau-Wlaschim-Unterkral. .	47	47	7.700	2.600	7.700	8.500	16.200	345	16.208	345	. . .	47	47
Borki wielkie-Grzymałów . . .	33	33	3.000	2.500	4.000	9.100	13.100	397	12.030	364	+ 9·1	33	33
Bregenzerwaldb.(Breg.-Bezau) .	35	35	16.900	2.100	15.200	11.400	26.600	760	25.108	717	+ 6·0	35	35
Brüx-Lobositzer Verbindungsb. .	37	37	3.500	1.200	2.300	3.300	5.600	151	5.212	141	+ 7·1	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen . . .	210	210	35.500	49.000	46.200	198.100	244.300	1.163	246.177	1.172	— 0·8	210	210
Neue Bukowinaer Lokalbahnen .	166	166	36.000	28.700	32.700	102.900	135.600	817	137.537	828	— 1·3	166	166
Chabówka-Zakopane	43	43	13.000	5.500	26.300	18.200	44.500	1.035	45.553	1.059	— 2·3	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.700	800	900	1.600	2.500	179	3.648	261	— 31·4	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn . .	59	59	8.300	7.600	2.800	11.500	14.300	242	14.205	241	+ 0·4	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka . .	112	112	10.600	8.100	13.400	29.000	42.400	378	38.939	348	+ 8·6	112	112
Deutschbrod-Saar-Tischnowitz .	95	33	20.600	5.700	18.000	22.500	40.500	426	19.210	582	— 26·8	44	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.100	6.800	300	7.800	8.100	900	7.619	846	+ 6·4	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	7.500	4.800	4.800	12.400	17.200	860	17.692	885	— 2·8	20	20
Friauler Bahn	16	16	8.500	1.600	14.400	5.700	20.100	1.256	18.085	1.130	+ 11·2	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.900	3.700	4.200	8.100	12.300	315	16.982	435	— 27·6	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	7.300	4.800	4.700	12.700	17.400	561	16.597	535	+ 4·9	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	12.700	5.900	5.500	10.300	15.800	1.053	14.532	969	+ 8·7	15	15
Göpfritz—Groß-Siegharts—Raabs	19	19	5.400	1.300	3.200	2.700	5.900	311	6.280	331	— 6·0	19	19
Gurktalbahn	29	29	7.500	3.400	3.600	7.700	11.300	390	14.606	504	— 22·6	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz . . .	27	27	2.300	1.200	1.500	2.500	4.000	148	3.980	147	+ 0·7	27	27
Jičin-Rowensko-Turnau	30	30	17.300	900	8.600	1.900	10.500	350	10.245	342	+ 2·3	30	30
Kaadener Lokalbahnen	32	32	6.700	3.300	3.800	4.400	8.200	256	7.547	236	+ 8·5	32	32
Karlsbad-Johanngeorgenstadt . .	47	47	19.800	15.400	18.000	28.500	46.500	989	48.138	1.024	— 3·4	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	11	2.700	5.800	1.200	6.000	7.200	655	5.456	496	+ 32·1	11	11
Kolin-Cerčan	81	81	12.900	6.700	11.200	18.600	29.800	368	29.332	362	+ 1·7	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	800	6.300	200	9.200	9.400	285	6.502	197	+ 44·7	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	5.500	5.200	2.400	7.200	9.600	480	8.803	440	+ 9·1	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	5.100	900	2.800	2.700	5.500	212	5.768	222	— 4·5	26	26
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg .	12	12	3.100	1.500	1.300	2.300	3.600	300	3.169	264	+ 13·6	12	12
Laun-Libochowitz	20	20	5.900	1.000	1.800	2.400	4.200	210	4.513	226	— 7·1	20	20
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	29.400	6.000	38.000	24.800	62.800	706	70.093	787	— 10·3	89	89
Lemberg (Kleparów)-Jaworów . .	53	53	9.000	3.300	11.700	5.400	17.100	323	15.115	285	+ 13·3	53	53
Lupków-Cisna	25	25	1.100	3.100	500	9.800	10.300	412	10.075	403	+ 2·2	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	21	3.000	1.500	2.100	4.000	6.100	290	5.907	281	+ 3·2	21	21
Mährische Westbahn	90	90	25.400	14.700	12.900	39.400	52.300	581	53.414	593	— 2·0	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	62.000	6.800	128.000	29.000	157.000	2.962	160.231	3.023	— 2·0	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	14.200	2.500	5.800	4.500	10.300	332	10.240	330	+ 0·6	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	11.100	6.500	11.700	14.200	25.900	350	27.834	376	— 6·9	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.500	2.500	600	2.200	2.800	560	2.394	479	+ 16·9	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	15.700	4.600	11.300	21.800	33.100	436	29.498	388	+ 12·4	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	3.400	6.000	1.600	12.400	14.000	1.000	2.838	203	+ 392·6	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.400	3.300	1.200	7.000	8.200	248	6.406	194	+ 27·8	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.800	600	1.600	1.400	3.000	125	4.354	181	— 30·9	24	24
Neumarkt-Suchabora	22	22	3.500	700	2.100	1.500	3.600	164	1.951	89	+ 84·3	22	3
Nixdorf-Rumburg	24	24	16.000	1.800	7.300	2.500	9.800	408	10.099	421	— 3·1	24	24
Ostgalizische Lokalbahnen . . .	196	196	25.100	24.500	42.400	81.800	124.200	634	113.705	580	+ 9·3	196	196
Petersdorf-Winkelsdorf	13	. . .	9.900	3.600	3.600	4.200	7.800	600	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Piła-Jaworzno Stadt	26	26	2.400	25.100	1.000	22.200	23.200	892	19.802	761	+ 17·2	26	26
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	13.100	1.300	15.900	6.400	22.300	421	21.670	409	+ 2·9	53	53
Plan-Tachau	13	13	5.000	3.500	2.600	6.500	9.100	700	8.567	659	+ 6·2	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.700	2.800	400	3.500	3.900	354	4.049	368	— 3·8	11	11

*) Die Ergebnisse der Lokalbahn Asch-Roßbach, welche ab 1. Jänner 1905 für Rechnung des Staates betrieben wird, erscheinen von diesem Zeitpunkte an sub Post I 1 nachgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905: für Personen und Gepäck (Kronen)	1905: für Güter (Kronen)	1905: im ganzen (Kronen)	1905: pro Kilom. (Kronen)	1904: für Personen und Gepäck (Kronen)	1904: für Güter (Kronen)	1904: im ganzen (Kronen)	1904: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1905 (Kronen)	1904 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													A. Hauptb. und Lokalb.
													I. Staatsbahnbetrieb.
28,102.700	20,016.400	40,602.900	104,574.500	145,177.400	16.544	39,204.091	102,832.261	142,036.352	16.309	+ 1·4	28.361	27.958	1. K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
18,020.000	394.300	2,508.100	492.500	3,000.600	78.963	2,548.374	398.507	2,946.881	77.550	+ 1·8	135.365	132.943	2. Wr. Stadtbahn.
													3. Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
20.800	6.200	11.400	16.000	27.400	1.612	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.763	. . .	Absdorf-Stockerau
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	9.778	65.312	75.090	5.006	. . .	. . .	8.582	Asch-Roßbach
41.800	20.000	39.700	68.900	108.600	2.311	36.546	56.745	93.291	1.985	+ 16·4	3.962	3.403	Beneschau-Wlaschim
19.300	20.600	21.300	66.500	87.800	2.661	17.347	65.763	83.110	2.518	+ 5·7	4.562	4.316	Borki wielk.-Grzymalow
77.300	17.100	63.100	87.100	150.200	4.291	69.824	77.450	147.274	4.207	+ 2·0	7.356	7.212	Bregenzerwaldbahn
22.700	10.900	13.300	26.500	39.800	1.076	12.858	27.402	40.260	1.088	— 1·1	1.845	1.865	Brüx-Lobositzer Verb.B.
196.800	355.700	223.100	1,115.700	1,338.800	6.375	210.863	1,114.447	1,325.310	6.311	+ 1·0	10.928	10.819	Bukowinaer Lokalb.
231.300	186.900	208.300	656.500	864.800	5.210	202.832	574.585	777.417	4.683	+ 11·2	8.931	8.028	N. Bukowinaer Lokalb.
64.300	34.600	96.300	93.200	189.500	4.407	95.843	78.117	173.960	4.045	+ 8·9	7.555	6.934	Chabowka-Zakopane
11.200	5.800	6.100	9.500	15.600	1.114	6.249	15 684	21.933	1.567	— 28·9	1.910	2.686	Chlumetz-Königstadtl
63.000	43.700	21.200	68.600	89.800	1.522	21.427	69.521	90.948	1.542	— 1·3	2.609	2.643	Chrudim-Holitzer L.B.
68.300	65.200	86.600	219.700	306.300	2.735	82.093	173.577	255.670	2.283	+ 19·8	4.688	3.914	Delatyn-Kołomea-Stef.
53.300	24.500	43.400	84.500	127.900	2.907	26.110	74.160	100.270	3.038	— 4·3	4.983	5.208	Deutschbrod-Saar-Tischnowitz
6.600	39.700	1.800	53.000	54.800	6.089	2.353	60.158	62.511	6.946	— 12·3	10.438	11.907	Dolina-Wygoda
53.100	34.300	33.400	92.400	125.800	6.290	31.252	84.840	116.092	5.805	+ 8·4	10.783	9.951	Fehring-Fürstenfeld
47.300	11.900	91.100	23.400	114.500	7.156	81.752	19.517	101.269	6.329	+ 13·1	12.267	10.850	Friauler Bahn
56.400	27.200	29.100	58.000	87.100	2.233	31.345	55.569	86.914	2.229	+ 0·2	3.828	3.821	Fürstenfeld-Hartberg
43.400	27.900	27.400	76.600	104 000	3.355	26.909	70.115	97.024	3.130	+ 7·2	5.751	5.366	Gailtal-Bahn
63.400	38.100	26 500	69 300	95.800	6.287	24.127	74.767	98.894	6.593	— 3·1	10.949	11.302	Gleisdorf-Weiz
26 300	9.500	13.700	19.500	33.200	1.747	13.798	24.345	34.143	1.797	— 2·8	2.975	3.081	Göpfritz—Gr.-Sieghart s
52.700	24.900	24.700	56.600	81.300	2.803	25.331	55.096	80.427	2.773	+ 1·1	4.805	4.754	Gurktalbahn
15.100	9.900	8.000	17.900	25.900	959	6.955	16.903	23.858	884	+ 8·5	1.644	1.515	Hint.-Třeban-Lochowitz
82.200	7.200	42.100	17.200	59.300	1.977	39.798	12.105	51.903	1.730	+ 14·3	3.389	2.966	Jičin-Rowensko-Turnau
37.800	22.000	20.700	31.000	51.700	1.616	19.404	31.163	50.567	1.580	+ 2·3	2.770	2.709	Kaadener Lokalb., R.-D.
91.100	104.300	74.400	199.200	273.600	5.821	81.337	182.660	263.997	5.617	+ 3·6	9.979	9.629	Karlsb.-Johanngeorgst.
15.600	35.800	7.400	40.700	48.100	4.373	6.749	35.499	42 248	3.841	+ 13·9	7.497	6.585	Karlsbad-Merkelsgrün
55.400	36.200	52.200	133.600	185.800	2.294	51.418	94.841	146.259	1.806	+ 27·0	3.933	3.096	Kolin-Cerčan
4.100	35.700	1.300	60.000	61.300	1.857	1.181	50.247	51.428	1.558	+ 19·2	3.183	2.671	Kolomeaer Lokalbahnen
37.900	32.100	15.500	49.200	64.700	3.235	14.643	43.420	58.063	2.903	+ 11 4	5.546	4.977	Krakau-Kocmyrzów
32.900	6.200	19.500	17.900	37.400	1.438	19.658	18.632	38 290	1.473	— 2·4	2 465	2.525	Lambach-Haag
21.100	8.900	8 800	16.000	24.800	2.067	8.596	12.856	21.452	1.788	+ 15·6	3.543	3.065	Lambach-Vorchd.-Egg.
34.800	4.900	11.300	13.700	25.000	1.250	11.171	14.910	26.081	1.304	— 4·1	2.143	2.235	Laun-Libochowitz
136.400	55.600	228.000	201.000	429.000	4.820	214.550	181.934	396.484	4.455	+ 8·2	8.263	7.635	Lemberg-Bełzec
49.100	17.800	49.600	40.300	89.900	1.696	47.114	35.259	82.373	1.554	+ 9·1	2.907	2.664	Lemberg (Klep.)-Janów
4.400	13.500	2.900	47.300	50.200	2.008	3.806	55.727	59.533	2.381	— 15·7	3.442	4.082	Lupków-Cisna
18.600	9.200	12.600	30.100	42.700	2.033	12.531	32.493	45.024	2.144	— 5·2	3.485	3.675	M.-Budwitz-Jamnitz
150.600	92.800	74.200	252.400	326.600	3.629	74.789	260.222	335.011	3.722	— 2·5	6.221	6.381	Mährische Westbahn
226.100	55.000	363.100	192.700	555.800	10.487	363.022	188.172	551.194	10.400	+ 0·8	17.978	17.828	Marienbad-Karlsbad
72.100	17.500	34.200	35.500	69.700	2.248	33.886	35.543	69.429	2.240	+ 0·4	3.854	3.840	Mauthausen-Grein
54.500	45.100	48 900	89.000	137.900	1.864	54.441	87.144	141.585	1.913	— 2·6	3.195	3.279	Modřan-Cerčan
14.600	14.700	3.700	14.000	17.700	3.540	3.713	13.257	16.970	3.394	+ 4·3	6.069	5.818	Mösel-Hüttenberg
82.500	30.800	57.100	122.000	179 100	2 357	59.758	109.737	169.495	2.230	+ 5·7	4.041	3.823	Murtal-Bahn
17.300	15.000	8.500	31.200	39.700	2.836	8 227	13.184	21.411	1.529	+ 85·5	4.862	2.621	Netolitzer Lokalbahn
14.100	14.300	7.500	31 800	39.300	1.191	7.575	35.816	43.391	1.315	— 9·4	2.042	2.254	Neuhaus-Neubistritz
9.100	6.900	7.300	15.000	22.300	929	7.919	11.878	19.797	825	+ 12·6	1.593	1.414	Neuhof-Weseritz.
14.900	2.900	8.500	5.600	14.100	641	1.551	400	1.951	650	— 1·4	1.099	1.114	Neumarkt-Suchahora
79.100	13.600	37.900	18 800	56.700	2.363	37.943	23.053	60.996	2.542	— 7·0	4.051	4.358	Nixdorf-Rumburg
156.300	162.100	248.700	587.100	835.800	4.264	259.534	486.590	746.124	3.807	+ 12·0	7.310	6.526	Ostgalizische Lokalb.
31.800	20.700	12.100	28.500	40.600	3.123	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	5.354	. . .	Petersdf.-Winkelsdf.
13.300	164.700	6.700	156.900	163.600	6.292	6.059	130.651	136.710	5.258	+ 19·7	10.786	9.014	Piła-Jaworzno-Jaworzno St.
57.200	12.500	44.200	48.500	92.700	1.749	45.409	51.738	97.147	1.833	— 4·6	2.998	3.142	Pinzgauer L.B.
29.700	17.900	15.000	38.000	53.000	4.077	15.904	33.187	49.091	3.776	+ 8·0	6.989	6.473	Plan-Tachau
10.600	14.700	5.500	22.900	28.400	2 582	3.345	26.439	29.784	2.708	— 4·7	4.426	4.642	Postelberg-Laun

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1905	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1904	Im Monate Juli 1905 wurden befördert: Personen	Im Monate Juli 1905 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1905: für Personen und Gepäck	1905: für Güter	1905: im ganzen	1905: pro Kilom.	1904: im ganzen	1904: pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1904
	Kilometer	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen		Kilometer	Kilometer
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.800	1.200	600	1.600	2.200	129	5.310	312	— 58·7	17	17
Przeworsk-Bachórz-Dynów	46	. . .	3.500	1.600	3.100	5.100	8.200	178	. . . .	. . .	. . .	46	. . .
Rakonitz-Laun	45	. . .	10.000	1.700	5.900	4.600	10.500	233	. . . .	. . .	. . .	45	. . .
Rakonitz-Mlatz	39	39	4.600	1.100	3.600	2.900	6.500	167	9.017	231	— 27·7	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	13.500	7.900	9.600	19.400	29.000	279	29.663	285	— 2·1	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.700	2.100	1.300	3.400	4.700	188	4.412	176	+ 6·8	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	41	41	73.100	21.100	51.500	53.800	105.300	2.568	113.920	2.779	— 7·6	41	41
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	6.400	900	2.300	2.000	4.300	538	4 671	584	— 7·9	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.700	2.700	1.900	3.300	5.200	347	7.320	488	— 28·9	15	15
Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)	59	59	12.300	3.200	10.000	10.400	20.400	346	21.070	357	— 3·1	59	59
Schweissing-Haid	15	15	3.100	2 700	1.600	4.500	6.100	407	4.340	289	+ 40·8	15	15
Stankau-Ronsperg	22	22	5.200	3.000	2.600	6.200	8.800	400	8.085	368	+ 8·7	22	22
Starkenbach-Rochlitz	20	20	6.500	5.200	4.900	12.700	17.600	880	17.899	895	— 1·7	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	7.300	5.100	5.000	13.000	18.000	217	16.431	198	+ 9·6	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	9.000	4.300	8.500	16.900	25.400	358	28.124	396	— 9·6	71	71
Swětla-Kácow	48	48	4.200	1.200	2.900	3.100	6.000	125	6.295	131	— 4·6	48	48
Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	24	24	7.600	500	5.100	1.400	6.500	271	5.308	221	+ 22·6	24	24
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	21	21	4.800	9.200	3.500	14.000	17.500	833	16.030	763	+ 9·2	21	21
Triest-Parenzo	122	122	18.400	1.600	14.700	14.200	28.900	237	26.661	219	+ 8·2	122	122
Trzebinia-Skawce	60	60	3.400	29.900	2.800	41.300	44.100	735	40.483	675	+ 8·9	60	60
Unterkrainer Bahnen	133	133	29.200	18.900	32.900	76.800	109.700	825	128.994	970	— 14·9	133	133
Valsugana-Bahn	63	63	32.700	2.900	29.800	14.500	44.300	703	46.535	739	— 4.9	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	7.400	1.500	5.700	4.700	10.400	945	10.078	916	+ 3·2	11	11
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	84	84	24.300	16.800	17.600	26.200	43.800	521	45.209	538	— 3·2	84	84
Wippachtalbahn	27	27	10.600	4.100	7.400	9.700	17.100	633	11.692	433	+ 46·2	27	27
Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurter Eisenbahn	17	17	7.100	16.600	5.200	13.200	18.400	1.082	18.356	1.080	+ 0·2	17	17
Wodňan-Moldauthein	21	21	3.000	1.600	2.100	3.400	5.500	262	5.554	264	— 0·8	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	13.600	5.600	10.000	18.000	28.000	500	26.789	478	+ 4·6	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	53	7.300	3.000	5.400	9.600	15.000	283	14.027	265	+ 6·8	53	53
Wotic-Selčan	17	17	4.700	1.700	3.000	4.200	7.200	424	6.690	394	+ 7·6	17	17
Ybbstalbahn	76	76	19.200	4.400	15.600	17.200	32.800	432	31.157	410	+ 5·4	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.300	37.500	600	29.300	29.900	4.983	26.519	4.420	+ 12·7	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	16.700	15.300	14.600	34.700	49.300	567	54.511	627	— 9·6	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	10.500	7.100	7.300	12.800	20.100	387	19.960	384	+ 0·8	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz	24	24	3.967	8.479	2.005	15.582	17.587	732	13.120	547	+ 33·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.886	7.343	570	5.468	6.038	1.207	6.823	1.364	— 11·5	5	5
III. Privatbahnen im Privatbetriebe.													
1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen	101	101	239.004	654.927	145.148	828.518	973.666	9.640	849.883	8.415	+ 14·6	101	101
Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	152	152	124.725	50.410	84.429	132.344	216.773	1.426	202.318	1.331	+ 7·1	152	152
Böhmische Nordbahn	336	328	282.627	206.056	261.679	676.042	937.721	2.791	908.457	2.770	+ 0 7	335	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	101.340	245.534	186.239	521.551	707.790	3 805	680.290	3.657	+ 4 0	186	186
Linie lit. B.	236	236	190.582	365.942	312.640	915.352	1,227.992	5.203	1,219.492	5.167	+ 0·7	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. B.-G.	91	91	50.949	58.208	39 878	210.723	250.601	2.754	232.511	2.555	+ 7·7	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,086.366	1,153.452	1,817.281	5,564 679	7,381.960	7.125	7,543.935	7.282	— 2·2	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	133.775	67.957	55.806	141.286	196.992	654	208.531	693	— 5·6	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Österreichische Strecke	64	64	111.843	126.998	85.619	424.473	510.092	7.970	492.770	7.700	+ 0·4	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	16.679	120.656	8.839	120.228	129.067	8.604	103.701	6.913	+ 24·4	15	15
Österr. Nordwestbahn:													
Garantierte Strecken	628	628	501.762	321.439	709.369	1,457.879	2,167.248	3.451	2,175.930	3.465	— 0·4	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	231.396	322.674	286.152	1,020.744	1,306.896	4.216	1,187.480	3.831	+ 10·1	310	310
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.366	1.366	1,368.663	754.285	1,587.650	3,575.313	5,162.963	3 779	5,128.383	3.754	+ 0 7	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905: für Personen und Gepäck (Kronen)	1905: für Güter (Kronen)	1905: im ganzen (Kronen)	1905: pro Kilom. (Kronen)	1904: für Personen und Gepäck (Kronen)	1904: für Güter (Kronen)	1904: im ganzen (Kronen)	1904: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1905 (Kronen)	1904 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
10.300	7.200	3.500	10.200	13.700	806	3.818	22.541	26.359	1.551	— 48·0	1.382	2.659	Potscherad-Wurzmes
25.600	10.500	21.700	32.500	54.200	1.178	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	2.019	. . .	Przework-Bachórz
65.000	16.700	33.000	38.000	71.000	1.578	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	2.705	. . .	Rakonitz-Laun
23.500	10.500	17.500	29.900	47.400	1.215	17.621	33.460	51.081	1.310	— 7·3	2.083	2.246	Rakonitz-Mlatz
77.500	50.200	53.600	141.700	195.300	1.878	53.186	129.847	183.033	1.760	+ 6·7	3.219	3.017	Rakonitz-Pl.-Petschau
21.500	21.300	9.300	31.800	41.100	1.644	9.303	32.151	41.454	1.658	— 0·8	2.818	2.842	Raudnitz-Hospozin
425.400	152.600	265.000	381.200	646.200	15.761	271.295	386.739	658.034	16.050	— 1·8	27.019	27.514	Reichenberg-Gablonz-T.
31.800	6.400	11.200	13.600	24.800	3.100	11.005	15.006	26.011	3.251	— 4·6	5.314	5.573	Schlackenwerth-Joach.
25 000	21.900	11.200	26.800	38.000	2.533	10.999	35.040	46.039	3.069	— 17·5	4.342	5.261	Schönwehr-Elbogen
54.300	25 300	52.000	85.300	137.300	2.327	51.542	79.051	130.593	2.213	+ 5·2	3.989	3.794	Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)
18.200	12.200	8.800	19.400	28.200	1.880	8.092	16.434	24.526	1.635	+ 15·0	3.223	2.803	Schweissing-Haid
32.700	16.900	16.100	36.700	52.800	2.400	16.575	32.507	49.082	2.231	+ 7·6	4.114	3.825	Stankau-Ronsperg
29.900	31.800	22.500	94.700	117.200	5.860	22.672	94.201	116.873	5.844	+ 2·7	10.046	10.018	Starkenbach-Rochlitz
41.800	27.200	29.100	78.200	107.300	1.293	29.863	77.351	107.214	1.292	+ 0·1	2.217	2.215	Strakonitz-Březnitz
54.000	35.600	48.700	119.100	167.800	2.363	50.996	110.925	161.921	2.281	+ 3·6	4.051	3.910	Strakonitz-Winterberg
20.600	9.000	15.700	23.400	39.100	815	15.729	20.444	36.173	754	+ 8·1	1.397	1.293	Swětla-Káčow
27.200	4.200	19.300	10.700	30.000	1.250	18.707	10.248	28.955	1.206	+ 3·6	2.143	2.067	Tabor-Bechin (elektr. Betrieb
29.200	51.500	20.700	82.200	102.900	4.900	21.249	74.513	95.762	4.560	+ 7·5	8.400	7.817	Tirschnitz-Schönbach
108.000	10.700	88.000	72·900	160.900	1.319	85.619	67.247	152.866	1.253	+ 5·3	2.261	2.148	Triest-Parenzo
27.400	201.900	21.800	335.300	357.100	5.952	22.320	295.194	317.514	5.292	+ 12·5	10.203	9.072	Trzebinia-Skawce
192.300	136.700	206.600	561.800	768.400	5.777	208.008	562.296	770.304	5.792	— 0·3	9.903	9.929	Unterkrainer Bahnen
194.800	14.900	169.800	78.600	248.400	3.943	172.441	86.945	259.386	4.117	— 4·2	6.759	7.057	Valsugana-Bahn
35.800	10.800	18.500	34.500	53.000	4.818	16.437	35.029	51.466	4.679	+ 3·0	8.259	8.021	Vöcklabruck-Kammer
159.300	94.700	106.300	174.200	280.500	3.339	105.432	171.500	276.932	3.297	+ 1·3	5.724	5.652	Welser Lokalbahn.-Ges.
57.800	33.100	46.400	59.900	106.300	3.937	38.616	40.198	78.814	2 919	+ 34·9	6.749	5.004	Wippachtalb.
41.600	104.000	29.800	78.600	108.400	6.376	29.597	90.700	120.297	7.076	— 9·9	10.930	12.130	Wittmannsd. (Leobd.)-Ebenfurter E.
16.900	6.300	11.400	16.200	27.600	1.314	11.949	18.753	30.702	1.462	— 10·1	2.253	2.506	Wodňan-Moldauthein
68.200	24.600	45.500	78.700	124.200	2.218	44.264	81.361	125.625	2.243	— 1·1	3.802	3.845	Wodňan-Prachatitz
43.400	21.200	30.400	69.600	100.000	1.887	29.353	68.711	98.064	1.850	+ 2·0	3.235	3.171	Wolframs-Teltsch
25.900	11.200	15.400	32.000	47.400	2.788	14.730	31.885	46.615	2.742	+ 1·7	4.779	4.701	Wotic-Selčan
94.200	36.400	69.300	136.200	205.500	2.704	69.317	149.287	218.604	2.876	— 6·0	4.635	4.930	Ybbstalbahn
14.200	273.700	4.200	214.300	218.500	36.417	4.296	203.890	208.186	34.698	+ 5·0	62.429	59.482	Zeltweg-Fohnsdorf
109.700	111.800	91.700	233.900	325.600	3.743	97.060	242.952	340.012	3.908	— 4·2	6.417	6.699	Zeltweg-Wolfsb. u. Unterdraub.-Wöllan
50.400	31.400	34.300	83.800	118.100	2.271	31.794	80.884	112.678	2.167	+ 4·8	3.893	3.715	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
19.435	42.744	10.340	63.700	74.040	3.085	9.301	43.342	52.643	2.193	+ 40·7	5.288	3.759	Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz
9.739	69.536	2.861	44.904	47.765	9.553	3.123	49.200	52.323	10.464	— 8·7	16.377	17.938	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
													1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
1,454.615	5,096.221	753.269	6,799.247	7,552.516	74.777	784.053	6,580.163	7,364.216	72.913	+ 2·6	128.189	124.994	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen
672.707	340.258	427.844	899.017	1,326.861	8.729	428.253	817.772	1,246.025	8.197	+ 6·5	14.964	14.052	Lokalb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg
1,554 241	1,348.351	1,372.547	4,479.040	5,851.587	17.416	1,354.118	4,477.370	5,831.488	17.779	— 2·0	29.856	30.478	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
527.686	1,578.512	788.458	3,663.586	4,452.044	23.936	769.494	3,509 834	4,279.328	23.007	+ 4·0	41.033	39.441	Linie lit. A
942.945	2,717.478	1,281.249	6,804.696	8,085.945	34.262	1,288.940	6,588.660	7,877.600	33.380	+ 2·6	58.735	57.223	Linie lit. B
286.349	436.288	220.657	1,550.904	1,771.561	19.467	251.378	1,369.536	1,620.914	17.812	+ 9·3	33.372	30.528	Graz-Köfl. E u. B.-G.
													Kaiser Ferdinands-Ndb
6,612.848	8,029.805	10,298.423	39,548.240	49,846.663	48.115	10,389.407	39,807.830	50,197.327	48.453	— 0·7	82.483	83.062	Hauptbahnnetz
837.617	491.031	351.627	983.186	1,334.813	4.435	357.383	959.177	1,316.560	4.374	+ 1·4	7.603	7.498	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
613.854	850.313	512.314	2,933.638	3,445.952	53.843	498.375	2,815.154	3,313.529	51.774	+ 4·0	92.302	88.755	Österr. Strecke
81.988	777.377	36.680	777.156	813.836	54.256	36.288	669.915	706.203	47.080	+ 15·2	93.012	80.700	Leoben-Vordernberger
													Österr. Nordwestbahn
2,759.357	2,192.422	3,663.522	9,741.080	13,404.602	21.345	3,801.968	9,887.910	13,689.878	21.799	— 2·1	36.591	37.369	Garantierte Strecken
1,243.770	2,187.779	1,428.359	7,003.016	8,431.375	27.197	1,499.782	6,708.363	8,208 145	26.478	+ 2·7	46.623	45.390	Ergänzungsnetz
7,091.465	5,279.008	8,462.502	24,318.243	32,780.745	23.998	8,458.019	24,562.942	33,020.961	24.173	— 0·8	41.139	41.439	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellsch.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juli 1905	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juli 1904	Im Monate Juli 1905 wurden befördert: Personen	Im Monate Juli 1905 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1905: für Personen und Gepäck	1905: für Güter	1905: im ganzen	1905: pro Kilom.	1904: im ganzen	1904: pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	56.196	32.345	24.434	50.045	74.479	2.257	84.362	2.556	— 11·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Lokalbahnen in Österreich	1.516	1.516	2,795.845	593.928	3,671.113	5,105.422	8,776.535	5.789	8,638.024	5.698	+ 1·6	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	106.388	. . . .	25.424	. . . .	25.424	6.356	25.651	6.413	— 0·9	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	235.492	148.727	180.700	616.605	797.305	2.798	797.171	2.797	0	285	285
Eisenbahn Wien-Aspang	89	89	115.548	50.373	105.261	109.674	214.935	2.451	224.452	2.521	— 2·7	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	41.118	65.821	26.165	212.331	238.496	3.669	229.022	3.523	+ 4·1	65	65
2. Selbständige Lokalbahnen.													
Aktien-Ges. der Wiener Lokalb.	36	36	296.349	82.768	63.737	65.256	128.993	3.583	136.300	3.786	— 5·4	30	33
Auspitzer Lokalbahn	7	7	4.316	2.124	1.049	2.171	3.220	460	3.261	466	— 1·3	7	7
Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc) *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Böhmische Commerzialbahnen	193	193	39 877	22.769	20.386	65.647	86.033	446	78.506	407	+ 9·6	193	193
Böhmisch-Leipa—Steinschönau	22	22	6.366	2.191	3.273	4.081	7.354	334	4.714	214	+ 56·1	22	22
Bozen-Meraner Bahn	31	31	29.971	11.857	41.697	44.798	86.495	2.790	72.007	2.323	+ 20·1	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	3.184	4.236	1.381	3.666	5.047	316	5.313	332	— 4·8	16	16
Brünn-Lösch	3	. . .	13.583	151	3.232	110	3.342	1.114	. . . .	. . .	. . .	0·5	. . .
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	42	42	400.371	1.092	110.241	2.716	112.957	2.689	111.037	2.644	+ 1·7	42	42
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.747	1.627	3.732	7.475	11.207	448	9.988	399	+ 12·3	25	25
Friedländer Bezirksbahnen	41	41	34.082	11.375	11.360	18.440	29.800	727	26.009	634	+ 14·7	41	41
Gänserndorf-Gaunersdorf	22	22	10.412	1.967	5.615	4.125	9.740	443	9.535	433	+ 2·3	22	22
Gmundener elektrische Bahn	3	3	18.039	. . . .	5.227	. . . .	5.227	1.742	4.500	1.500	+ 16·1	3	3
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.396	1.415	2.330	3.591	5.921	237	6.817	273	— 13·2	25	25
Hruschau—Polnisch-Ostrau	4	4	18.760	4.225	3.048	3.446	6.494	1.624	5.589	1.397	+ 16·2	4	4
Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway u. elektr. Straßenbahn)	14	12	183.855	155	32.912	171	33.083	2.363	26.885	2.240	+ 5·5	13	12
Korneuburg-Ernstbrunn	30	. . .	14.973	3.001	10.693	6.240	16.933	564	. . . .	. . .	. . .	30	. . .
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	18	3.764	1.150	2.545	3.463	6.008	334	7.030	390	— 14·4	18	18
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	11.491	5.401	2.783	8.982	11.765	3.921	6.524	2.175	+ 80·3	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.331	411	2.043	1.306	3.349	176	3.658	192	— 8·3	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	4.110	4.417	1.586	3.465	5.051	421	5.576	465	— 9·5	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	2.770	1.710	2.492	2.839	5.331	177	4.117	137	+ 29·2	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1 493	384	601	797	1.398	93	1.305	87	+ 6·9	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	15.577	2.127	17.246	8 699	25.945	1.081	25.542	1.064	+ 1·5	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.164	5.422	1.035	6.545	7.580	505	7.019	468	+ 7·9	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	17.472	6.468	5.661	11.663	17.324	2.165	14.091	1.761	+ 22·9	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	82	13.278	6.379	9.840	15.780	25.620	312	23.609	288	+ 7·7	82	82
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	8.911	1.382	5.179	4.534	9.713	389	9.111	364	+ 6·9	25	25
Pielachtalbahn	49	49	18.989	3.966	11.957	9.280	21.237	433	21.197	432	+ 0·2	49	49
Polna-Stecken—Polna-Stadt	6	. . .	1.555	379	572	758	1.330	221	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Přivoz (Oderfurt) — M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	10	10	240.652	3.919	33.712	3 857	37.569	3.757	34.526	3.453	+ 8·8	10	10
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	3.818	2.404	2.446	6.654	9.100	607	9.189	612	— 0·8	15	15
Radkersburg-Luttenberg	25	25	4.456	2.977	2.646	5.329	7.975	319	6.145	246	+ 29·6	25	25
Rohitscher Lokalbahn	29	29	6.024	1.525	6.433	5.343	11.776	406	12.912	445	— 8·8	29	29
Saitz-Czeicz-Göding	38	38	6.826	5.566	3.381	8.742	12.123	319	12.060	317	+ 0·6	38	38
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	68.985	5.563	30.033	8.851	38.884	2.778	36.762	2.626	+ 5·8	14	14
Salzburg-Lamprechtshausen	25	25	10.887	4.927	6.874	6.578	13.452	534	11.177	447	+ 19·1	25	25
Salzkammergut-Lokalb.-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstr.)	67	67	42.491	3.918	71.298	13.240	84.538	1.262	81.586	1.218	+ 3·6	67	67
Schafbergbahn	6	6	2.906	. . . .	19.910	. . . .	19.910	3.318	19.749	3.292	+ 0·8	2	3
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	40.369	9.067	26.462	17.437	43.899	1.045	45.784	1.090	— 4·1	42	42
Schneebergbahn (Zahnradstr.)	10	10	5.010	46	14.842	211	15.053	1.505	18.578	1.857	— 18·9	3	3
Stammersdorf-Auersthal	22	22	19.897	807	8.456	1,508	9.964	453	8.919	405	+ 11·7	22	22
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	13.124	34.002	4.832	37.177	42.009	2.334	37.731	2.096	+ 11·4	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	12.237	3.230	9.710	9 070	18.780	391	18.610	388	+ 0·8	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.344	3.169	521	4.174	4.695	783	3.747	625	+ 25·3	6	6
Steiermärkische Landesbahnen	49	49	18.214	10.565	10.220	17.721	27.941	570	26.111	533	+ 6·9	49	49
Stubaitalbahn (elektr. Betrieb)	18	. . .	22.225	480	31.223	2.114	33.337	1.852	. . . .	. . .	. . .	16	. . .

*) Der Verkehr war im Monate Juli 1905 und 1904 eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1905	1904	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
330.300	208.886	133.589	344.856	478.445	14.498	135.574	367.253	502.827	15.237	— 4·9	24.854	26.121	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
12,528.769	3,827.354	18,558.793	37,286.610	55,845.403	36.837	18,005.960	36,812.384	54,818.344	36.160	+ 1·9	63.149	61.989	Hauptnetz u. Lokalb. in Österreich
312.354	. . . . .	74.863	. . . . .	74.863	18.716	75.505	. . . . .	75.505	18.876	— 0·8	32.084	32.359	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,294.664	1,187.762	949.923	3,805.310	4,755.233	16.685	1,028.719	3,744.515	4,773.234	16.748	— 0·4	28.602	28.710	Süd-Nordd. Verbindgsb.
470.169	308.803	382.746	678.495	1,061.241	11.924	404.872	741.156	1,146.028	12.876	— 7·3	20.441	22.074	Wien-Aspang Bahn
250.951	438.363	171.572	1,447.050	1,618.622	24.902	169.081	1,413.926	1,583.007	24.354	+ 2·2	42.689	41.748	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													2. Selbst. Lokalbahnen.
1,058.173	324.963	242.411	322.799	566.210	18.840	250.455	277.438	527.893	15.997	+ 17·8	32.297	27.423	A.-G. d. Wiener Lokalb.
32.027	9.473	7.783	11.148	18.931	2.704	8.048	13.111	21.159	3.023	— 10·6	4.635	5.182	Auspitzer Lokalbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc)
230.670	117.004	117.362	353.818	471.180	2.441	120.205	395.072	515.277	2.670	— 8·6	4.185	4.577	Böhm. Kommerzialb.
29.390	16.527	13.790	22.222	36.012	1.637	15.067	14.498	29.565	1.344	+ 21·8	2.806	2.304	B.-Leipa-Steinschönau
244.661	74.182	349.297	296.034	645.331	20.817	318.673	236.827	555.500	17.919	+ 16·2	35.686	30.718	Bozen-Meraner Bahn
18 508	17.402	7.560	18.710	26.270	1.642	7.974	42.676	50.650	3.166	— 48·1	2.815	5.427	Brandeis-Neratowitz
13.583	151	3.232	110	3.342	6.684	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	11.458	. . .	Brünn-Lösch
2,242.503	6.325	589.806	16.580	606.386	14.438	563.914	16.256	580.170	13.814	+ 4·5	24.751	23.681	Dampftramway-Ges. vorm. Krauß & Co
21.516	11.641	21.019	43.547	64.566	2.582	21.303	48.998	70.301	2.812	— 8·2	4.426	4.820	Deutschbrod-Humpoletz
176.775	71.174	61.749	116.929	178.678	4.358	59.387	109.461	168.848	4.118	+ 5·8	7.471	7.059	Friedländer Bezirksb.
61.051	12.084	32 501	29.144	61.645	2.802	31.612	22.978	54.590	2.481	+ 11·5	4.803	4.253	Gänsernd.-Gaunersd.
61.787	. . . . .	16.121	. . . . .	16.121	5.374	15.194	. . . . .	15.194	5.065	+ 6·1	9.213	8.683	Gmundener elektr. Bahn
17.003	9.541	11.780	25.324	37.104	1.484	13.492	30.326	43.818	1.752	— 15·3	2.544	3.003	Gr.-Priesen-W.-Auscha
112.593	28.458	18.839	23.463	42.302	10.576	19.750	21.488	41.238	10.310	+ 2·6	18.130	17.674	Hruschau—Poln.-Ostrau
709.208	620	138.506	1.215	139.721	10.748	130.267	207	130.474	10.873	— 1·1	18.425	18.639	Innsbruck-Hall i. T. (Dampft. u. elek. Strb.)
76.924	15.085	43.194	35.384	78.578	2.619	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4.489	. . .	Korneuburg-Ernstbrunn
23.841	11.218	12.368	25 844	38.212	2.123	13.302	22.559	35.861	1.992	+ 6·6	3.639	3.415	Kühnsdorf-Eisenkappel
69.347	37.193	16.398	32.787	49.185	16.395	16.583	28.939	45.522	15.174	+ 8·0	28.105	26.012	Kuttenberger Lokalb.
22.748	4.721	13.891	12.173	26.064	1.372	13.846	10.378	24.224	1.275	+ 7·6	2.352	2.184	Laibach-Oberlaibach
19.599	30.357	7.727	27.651	35.378	2.948	8.024	30.197	38.221	3.185	— 7·4	5.054	5.460	Lundenburg-Eisgrub
14.909	19.198	13.470	21.115	34.585	1.153	13.369	23.858	37.327	1.244	— 7·3	1.977	2.232	Melnik-Mšeno
8.278	4.078	3.181	6.747	9.928	662	3.618	6.943	10.561	704	— 6·0	1.135	1.207	Mšeno—Unter-Cetno
113.675	12.595	157.158	51.795	208 953	8.706	162.694	46.425	209.119	8.713	— 0·1	14.925	14.937	Mori-Arco-Riva a. G.
15.887	40.054	7.067	47.117	54.184	3.612	6.974	46.013	52.987	3.532	+ 2.3	6.192	6.055	Mutenitz-Gaya
92.741	48.894	32.480	78.666	111.146	13.893	29.307	68.860	98.167	12.271	+ 13·2	23.816	21.036	Neutitscheiner Lokalb.
66.604	37.759	49.865	96.794	146.659	1.788	49.157	102.798	151.955	1.853	— 3·5	3.065	3.177	N.-Ö. Waldviertelbahn
53.203	10.101	26.728	34.652	61.380	2.455	23.667	28.183	51.850	2.074	+ 18·4	4.209	3.556	Otrokowitz-Wisowitz
79.255	25.595	62.038	59.007	121.045	2.470	54.919	60.258	115.177	2.349	+ 4·9	4.234	4.027	Pielachtalbahn
9.002	2.893	3.178	4.722	7.900	1 316	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.256	. . .	Polna-Steck.—Polna-St.
1,535.618	19.568	220.521	20.647	241.168	24.117	194.973	25.754	220.727	22.073	+ 9·3	41.343	37.839	Přivoz (Oderfurt)-M.-Ostrau -Witkow.-Ellg.
22.639	16.060	14.119	38.518	52.637	3.509	15.403	43.237	58.640	3.909	— 10·2	6.015	6.701	Reichenau a/K.-Solnitz
25.324	15.540	14.774	28.471	43.245	1.730	14.616	25.066	39.682	1.587	+ 9·0	2.966	2.721	Radkersburg-Luttenbg.
25.423	9.396	22.350	32.034	54.384	1.875	24.887	35.458	60.345	2.080	— 9·9	3.214	3.566	Rohitscher Lokalbahn
46.648	33.549	22.084	56.041	78.125	2.056	22.946	68.447	91.393	2.405	— 14·5	3.525	4.123	Saitz-Czeicz-Göding
202.303	34.844	75.075	52.408	127.483	9.106	73.734	50.778	124.512	8.894	+ 2·5	15.610	15 247	Salzburger Eisenb. u. Tr.
69.125	23.995	43.502	42.909	86.411	3.456	42.761	36.158	78.919	3.157	+ 9·5	5.925	5.412	Salzburg-Lamprechtsh.
119.140	26.557	158.498	69.808	228.306	3.408	154.080	76.383	230.463	3.440	— 0·9	5.842	5.898	Salzkammergut-Lokalb. (Adhäsionsstrecken)
4.597	10	28.319	74	28.393	14.197	27.339	. . . . .	27.339	9.113	+ 55·8	24.338	15 622	Schafbergbahn
169.080	64.153	91.364	116.333	207.697	4.945	92.852	117.488	210.340	5.008	— 1·2	8.477	8.585	Schneebergb. (Adh.)
8.796	108	25.745	422	26.167	8.722	31.190	1.052	32.242	10.747	— 18·8	14.952	18.423	Schneebergb. (Zahnr.)
91.614	4.236	73.854	8.789	46.643	2.120	34.960	6.536	41.496	1.886	+ 12·4	3.634	3.234	Stammersdorf-Auersthal
82.181	231.185	27.619	262.237	289.856	16.103	25.815	233.202	259.017	14.390	+ 11·9	27.605	24.668	Stauding-Stramberger L.
70.027	28.710	52.170	72.510	124.680	2.597	52.030	75.950	127.980	2.666	— 2·6	4.452	4.570	Steyrtal-Bahn
6.457	19.330	2.288	24.194	26.482	4.414	2.007	24.092	26.099	4.350	+ 1·5	7.567	7.457	Stramberg-Wernsdorf
82.466	68.972	45.927	117.180	163.107	3.329	45.392	110.685	156.077	3.185	+ 4·5	5.707	5.460	Steiermärk. Landesb.
52.980	2.740	70.615	11.656	82.271	5.017	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	8.600	. . .	Stubaitalb. (elekt. B.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juli		Im Monate Juli 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juli						Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juli	
					1905				1904				
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Swoleňoves-Smečna	10	10	3.334	17.250	493	21.572	22.065	2.207	28.659	2.866	— 23·0	10	10
Troppau-Grätz	8	. . .	14.567	897	5.257	1.449	6.706	838	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Überetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	15.614	1.359	14.825	5.490	20.315	1.354	20.865	1.391	— 2·7	15	15
Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	8	8	3.960	2.465	1.350	7.339	8.689	1.086	7.514	939	+ 15·6	8	8
Zillertalbahn	32	32	18.697	1.740	24.565	6.517	31.082	971	29.848	933	+ 4·1	32	32
Summe	20.910	20.601	18,645.414	9,189.479	20,127.743	38,860.976	58,988.719	2.821	57,899.496	2 811	+ 0·4	20.829·5	20.569
B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.													
1. Mit Dampfbetrieb.													
Achenseebahn	6·31	6·31	12.838	307	22.535	1.575	24.110	. .	23.466	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·25	5·25	7.662	118	18.928	491	19.419	. . .	21.253	. . .	. . .	. . .	. . .
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn	8·37	8·37	32.594	401	21.523	1.558	23 081	. . .	23.154	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	35.498	94	18.479	548	19.027	. . .	21.571	. . .	. . .	. . .	. . .
Königshof-Beraun-Koněprus	11·93	11·52	. . . .	15.780	. . . .	16.124	16.124	. . .	16.348	. . .	. . .	. . .	. . .
Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt	3·37	3·37	14.570	. . . .	2.399	. . . .	2.399	. . .	2.277	. . .	. . .	. . .	. . .
2. Mit elektrischem Betriebe.													
Aussiger elektrische Straßenbahn	8·83	8·83	200.269	. . .	19.768	. . . .	19.768	. . .	19 751	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·85	4·85	72.250	. . .	13.492	. . . .	13.492	. . .	14.689	. . .	. . .	. . .	. . .
Brünner elektrische Straßenbahn	22·20	22·20	665.381	8.547	85.939	11.787	97.726	. . .	95.627	. . .	. . .	. . .	. . .
Brüx-Oberleutensdorf-Fohnsdorf	12·91	12·91	66.191	. . . .	13.517	. . . .	13.517	. . .	14.903	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Straßenbahn	6·44	6·44	240.239	. . . .	24.572	. . . .	24.572	. . .	20.380	. . .	. . .	. . .	. . .
Dornbirn-Lustenau	11·13	11·13	21.930	32	5.894	297	6.191	. . .	6.588	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Straßenbahn	22·78	21·12	148.270	1.970	29.276	5.708	34.984	. . .	31.729	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·19	32·19	706.557	. . . .	118.236	. . . .	118.236	. . .	112.138	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·13	5·13	53.585	. . . .	12.370	. . . .	12.370	. . .	12.070	. . .	. . .	. . .	. . .
Krakauer elektrische Kleinbahn	10·69	10·33	469.200	. . . .	43.213	. . . .	43.213	. . .	39.197	. . .	. . .	. . .	. . .
Laibacher elektr. Straßenbahn	5·11	5·11	92.359	. . . .	11.182	. . . .	11.182	. . .	10.921	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektr. Straßenbahn	8·33	8·33	719 203	. . . .	70.132	. . . .	70.132	. . .	68.718	. . .	. . .	. . .	. . .
Marienbader elektr. Stadtbahn	2·20	2·20	64.974	. . . .	16.211	. . . .	16.211	. . .	16.362	. . .	. . .	. . .	. . .
Mendelbahn (Kaltern - Mendel) [Adhäsions- u. Drahtseilbahn]	4·55	4·55	6.388	102	20.263	883	21.146	. . .	22.708	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Straßenbahn	5·35	5·35	100.831	. . . .	15.410	. . . .	15.410	. . .	15.139	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	9·35	109.194	. . . .	14.442	. . . .	14.442	. . .	14.918	. . .	. . .	. . .	. . .
Polaer elektrische Straßenbahn	4·75	4.75	119.353	. . . .	11.704	. . . .	11.704	. . .	12.912	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	129.569	. . . .	19.553	. . . .	19.553	. . .	18.584	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektrische Straßenbahn	46·03	44·83	2,043.721	. . . .	267.071	. . . .	267.071	. . .	213.301	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Straßenb.	7·21	6·14	194.134	. . . .	23.836	. . . .	23.836	. . .	22.462	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	10·52	10·52	149.724	. . .	25.620	. . . .	25.620	. . .	26.161	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	1,072.952	. . . .	123.343	. . . .	123.343	. . .	119.377	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester elektrische Kleinbahn, Triest-Opčina	5·18	5·18	38.040	600	19.036	1.654	20.690	. . .	25.181	. . .	. . .	. . .	. . .
Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr	11·91	11·91	261.991	. . . .	47.074	. . . .	47.074	. . .	47.475	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran*)	. . .	5·28	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	17.733	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener städtische elektrische Straßenbahnen	184·40	176·14	14 962.115	. . . .	2,145.220	. . . .	2,145.220	. . .	2,033.304	. . .	. . .	. . .	. . .
3. Drahtseilbahnen.													
Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag	0·11	0·11	35.398	. . . .	1.216	. . . .	1.216	. . .	1.147	. . .	. . .	. . .	. . .
Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag	0·40	0·40	12.135	. . . .	1.847	. . . .	1.847	. . .	2.193	. . .	. . .	. . .	. . .
Salzburg-Festg. Hohensalzburg	0·20	0·20	28.442	. . . .	10.229	. . . .	10.229	. . .	9.485	. . .	. . .	. . .	. . .
Schloßbergbahn in Graz	0·21	0·21	20.610	. . . .	3.665	. . . .	3.665	. . .	4.076	. . .	. . .	. . .	. . .
Summe	508·31	500·63	22,908.167	27.951	3,297.195	40.625	3,337.820	. . .	3,177.298	. . .	. . .	. . .	. . .

*) Die Ergebnisse der von der Gemeinde Wien erworbenen elektrischen Straßenbahn Wien (Praterstern)-Kagran erscheinen ab 1. Jänner 1905 unter den Wiener städtischen elektrischen Straßenbahnen ausgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1905				1904							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
17.794	156.151	2.690	195.197	197.887	19.789	2.670	204.104	206.774	20.678	— 1·4	33.924	35.448	Swoleňoves-Smečna
16.568	897	5.964	1,449	7.413	7.413	. . . .	. . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	12.708	. . .	Troppau-Grätz
83.454	15.853	68.323	65.947	134.270	8.951	74.280	68.170	142.450	9.497	— 5·7	15.345	16.281	Überetscherbahn
10.468	15.554	3.678	44.701	48.379	6.047	3.452	40.084	43.536	5.442	+ 11·1	10.366	9.329	Wickwitz-Gießhübl S.
68.542	14.806	71.411	46.090	117.501	3.627	71.305	39.252	110.557	3.455	+ 6·3	6.295	5.923	Zillertalbahn
99,668.228	63,360.091	100,445.727	270,444.486	370,890.213	17.806	98,624.059	266,700.033	365,324.092	17.761	+ 0·3	30.525	30.447	**Summe**
													B. Kleinbahnen u. diesen gleichzuhaltende Bahnen.
													1. Mit Dampfbetrieb.
18.317	748	31.632	3.521	35.153	. . .	32.549	3.195	35.744	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
14.753	178	32.428	1.928	34.356	. . .	34.294	1.760	36.054	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
67.042	1.733	42.977	5.899	48.876	. . .	44.365	1.133	45.498	. . .	. . .	. . .	. . .	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn
109.007	477	60.941	1.982	62.923	. . .	67.769	2.086	69.855	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	97.700	. . . .	101.328	101.328	. . .	. . . .	97.326	97.326	. . .	. . .	. . .	. . .	Königshof-B.-Koněprus
92.359	. . . . .	15.092	. . . . .	15.092	. . .	14.371	. . . . .	14.371	. . .	. . .	. . .	. . .	Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt
													2. Mit elektr. Betriebe.
1,248.385	. . . . .	122.197	. . . . .	122.197	. . .	121.903	. . . . .	121.903	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. St.B.
317.871	. . . . .	53.223	. . . . .	53.223	. . .	57.291	. . . . .	57.291	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
4,161.757	61.449	518.792	76.898	595.690	. . .	507.758	94.697	602.455	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner elektr. St.B.
423.641	. . . . .	82.005	. . . . .	82.005	. . .	91.802	. . . . .	91.802	. . .	. . .	. . .	. . .	Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf
1,026.812	. . . . .	105.276	. . . . .	105.276	. . .	94.648	. . . . .	94.648	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elek. St.B.
140.629	238	37.137	2.129	39.266	. . .	43.362	1.343	44.705	. . .	. . .	. . .	. . .	Dornbirn-Lustenau
886.672	13.580	172.529	36.216	208.745	. . .	156.628	36.725	193.353	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. St.B.
4,159.970	. . . . .	707.016	. . . . .	707.016	. . .	686.871	. . . . .	686.871	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
236.640	. . . . .	54.301	. . . . .	54.301	. . .	54.029	. . . . .	54.029	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
3,017.200	. . . . .	272.528	. . . . .	272.528	. . .	256.740	. . . . .	256.740	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
543.257	. . . . .	66.765	. . . . .	66.765	. . .	64.607	. . . . .	64.607	. . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. St.B.
4,607.984	. . . . .	429.658	. . . . .	429.658	. . .	379 565	. . . . .	379.565	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger elektr. St.B.
172.136	. . . . .	37.806	. . . . .	37.806	. . .	37.293	. . . . .	37.293	. . .	. . .	. . .	. . .	Marienbader elektrische Stadtbahn
23.055	203	56.979	1.875	58.854	. . .	62.287	2.099	64.386	. . .	. . .	. . .	. . .	Mendelbahn (Kaltern-Mendel) (Adhäs.- u. Drahtseilb.)
620.296	. . . . .	95.129	. . . . .	95.129	. . .	93.330	. . . . .	93.330	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.B.
691.873	. . . . .	79.746	. . . . .	79.746	. . .	83.869	. . . . .	83.869	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsener elektr. Kleinb.
558.533	. . . . .	66.586	. . . . .	66.586	. . .	54.835	. . . . .	54.835	. . .	. . .	. . .	. . .	Polaer elektr. Straßenb.
934.414	. . . . .	138.563	. . . . .	138.563	. . .	133.806	. . . . .	133.806	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
13,898.928	. . . . .	1,858.881	. . . . .	1,858.881	. . .	1,693.134	. . . . .	1,693.134	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Straßenb.
1,026.011	. . . . .	128.222	. . . . .	128.222	. . .	119.020	. . . . .	119.020	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger el. St.B.
883.493	. . . . .	128.461	. . . . .	128.461	. . .	126.916	. . . . .	126.916	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
5,426.601	. . . . .	621.801	. . . . .	621.801	. . .	616.286	. . . . .	616.286	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester Tramway, elektr. Linien
187.441	4.404	95.226	13.488	108.714	. . .	91.369	8.205	99 574	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb., Triest-Opčina
1,567.357	. . . . .	266.669	. . . . .	266.669	. . .	260.447	. . . . .	260.447	. . .	. . .	. . .	. . .	Tramway- und Elektrizitäts-Ges. Linz-Urfahr
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	96.367	. . . . .	96.367	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien (Praterst.)-Kagran
105,131.324	. . . . .	15,026.354	. . . . .	15,026.354	. . .	14,281.283	. . . . .	14,281.283	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener städtische elektrische Straßenbahnen
													3. Drahtseilbahnen.
225.811	. . . . .	8 068	. . . . .	8.068	. . .	7.859	. . . . .	7.859	. . .	. . .	. . .	. . .	Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag
55.526	. . . . .	8.490	. . . . .	8.490	. . .	9.496	. . . . .	9.496	. . .	. . .	. . .	. . .	Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag
58.150	. . . . .	18.998	. . . . .	18.998	. . .	18 372	. . . . .	18.372	. . .	. . .	. . .	. . .	Salzburg-Festung Hohensalzburg
75.718	. . . . .	13.534	. . . . .	13.534	. . .	15.216	. . . . .	15.216	. . .	. . .	. . .	. . .	Schloßbergbahn in Graz
152,608.963	180.710	21,454.010	245.264	21,699.274	. . .	20,509.737	248.569	20,758.306	. . .	. . .	. . .	. . .	**Summe**

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	2.843 t
Zucker, raffiniert	„	2.173 t
Zucker, roh	„	1.530 t
Eisen und Stahl	„	9.913 t
Kohlen	„	3.718 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Mehl und Mahlprodukten	um	2.127 t
Holz aller Art	„	504 t
Steinen aller Art	„	1.275 t
Erzen und Schlacken	„	3.990 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 6475 Personen und das Erträgnis um K 4142 ab. Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 138 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 7397 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	383 t
Zucker, roh	„	480 t
Holz aller Art	„	419 t
Eisen und Stahl	„	876 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Mehl und Mahlprodukten	um	203 t
Zucker, raffiniert	„	339 t
Steinen aller Art	„	1.600 t
Erzen und Schlacken	„	143 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 7960 Personen und das Erträgnis um K 1593 ab. Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 972 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 8290 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Getreide aller Art, Holz aller Art und Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und die Artikel Mehl und Mahlprodukte, Zucker, raffiniert, Steine aller Art und Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Juli 1904, im Personenverkehre eine Abnahme um 450 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 56, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 175 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 119.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs des Artikels Zucker, roh, eine Mehr- und betreffs der Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte und Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Zunahme um 223 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 529, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 112 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 73.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Holz aller Art eine Mehr- und betreffs des Artikels Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Auspitzer Lokalbahn resultierte im Monate Juli 1905 gegenüber dem Monate Juli 1904 im Personenverkehre eine Abnahme um 334 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 58, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 154 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 17.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Steine aller Art eine Mehr- und rücksichtlich des Artikels Holz aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Was die Lokalbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 537 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 105, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 293 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 666.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art und Holz aller Art eine Transportzunahme und die Artikel Mehl und Mahlprodukte und Steine aller Art eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub nahm in diesem Monate gegenüber dem gleichen des Vorjahres der Personenverkehr um 209 Personen und das Erträgnis um K 54 ab. Im Güterverkehre trat eine Zunahme des Frachtquantums um 109 t, hingegen eine Abnahme des Erträgnisses um K 481 ein.

Eine Minderbeförderung ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Steine aller Art zu verzeichnen.

Was die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so verzeichnet sie im Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 152 Personen und des Erträgnisses um K 111; dann im Güterverkehre eine Zunahme um 216 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 837, wobei hauptsächlich der Artikel Steine aller Art eine Transportzunahme aufweist.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen pro April 1905 ergab ein Plus von K 21.164, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 49,846.663 bereits enthalten ist.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke). Die Mehreinnahme ist dem lebhafteren Personenverkehre und der Mehrverfrachtung von Erzen und Getreide zuzuschreiben.

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro März 1905 ergab sich ein Minus von K 12.167, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 3,445.952 bereits berücksichtigt ist.

Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juli 1905 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Juli 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Österr. Nordwestbahn:			
Garantiertes Netz	+ 30.942	Personen	— K 803
Ergänzungsnetz	+ 13.557	„	+ „ 6.437
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 12.440	„	— „ 10.584

Die Mindereinnahme auf dem garantierten Netze und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn trotz der gesteigerten Frequenz läßt auf eine Abnahme der Reisen auf weite Entfernungen schließen. Der gesteigerten Frequenz auf dem Ergänzungsnetze entspricht die erzielte Mehreinnahme.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Juli 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Öst. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 4.489 t	— K 7.879
„ „ Ergänzungsnetz	+ 27.101 t	+ „ 112.979
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	— 29.289 t	+ „ 10.718

Die geringen Differenzen in den Einnahmen auf dem garantierten Netze und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn lassen im Vergleiche mit der Zu-, bezw. Abnahme der beförderten Quantitäten auf unbedeutende Verschiebungen in der Länge der in Betracht zu ziehenden Transportstrecken schließen.

Die Mehreinnahme auf dem Ergänzungsnetze entspricht dem gesteigerten Güterverkehre und resultiert zum größten Teile aus dem Elbeverkehre, welcher sich in diesem Jahre infolge der Witterungsverhältnisse günstiger als im Vorjahre gestalten konnte.

Die definitiven Abrechnungen pro März 1905 ergaben Mehreinnahmen, und zwar beim garantierten Netze von K 53.379, beim Ergänzungsnetze von K 3564 und bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn von Kronen 69.259, welche in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits inbegriffen sind.

Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro März 1905 ergab ein Plus von K 33.837, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 32,780.745 bereits enthalten ist.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluß der Lokalbahnen, im Monate Juli 1905 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 164.396 erfahren:

Hiervon entfallen auf den
Personenverkehr + K 53.525
Frachtenverkehr + K 110.871

Die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg hat gleichfalls eine Mehreinnahme aufzuweisen; dieselbe betrug . . . . K 70
Personenverkehr — K 651
Frachtenverkehr + K 721

Dagegen ergaben sich bei der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben, sowie bei der elektrischen Bahn Mödling-Brühl Mindereinnahmen.

Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn K 299
Personenverkehr + K 639
Frachtenverkehr — K 938
bei letztgenannter Bahn . . . . K 227

Von den Pachtbahnen weisen nachstehende eine Zunahme der Erträgnisse aus:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . K 9.474
Personenverkehr + K 977
Frachtenverkehr + K 8.497

Leoben-Vordernberger Bahn . . . K 25.366
Personenverkehr + K 473
Frachtenverkehr + K 24.893

Graz-Köflacher Bahn . . . . K 18.090
Personenverkehr — K 7,127
Frachtenverkehr + K 25.217

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . K 1.830
Personenverkehr + K 159
Frachtenverkehr + K 1.671

Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee . . . . K 403
Personenverkehr — K 1.659
Frachtenverkehr + K 2.062

Eine Abnahme der Einnahmen trat hingegen ein bei der

Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . K 309
Personenverkehr — K 134
Frachtenverkehr — K 175

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen des Hauptbahn- und Lokalbahnnetzes (exkl. der elektrischen Bahn Mödling-Brühl) pro April 1905 resultiert ein Plus von K 351.188, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 55,845.403 bereits berücksichtigt ist.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Juli 1905 wurden um 3057 Personen mehr befördert, während die Einnahmen aus dem Personenverkehre einen Ausfall von K 1361 ergaben. Dieser Gegensatz findet seine Aufklärung in der verhältnismäßig starken Zunahme der Fahrten über kurze Strecken und in dem Umstande, daß die Vergleichszahlen des Vorjahres definitive, die für das laufende Jahr aber provisorisch ermittelte sind.

Im Güterverkehre resultiert eine Minderverfrachtung von 6646 t und ein Einnahmenausfall von K 8156, welche hauptsächlich durch die schwächere Verfrachtung von Ziegeln und die Beendigung der Holztransporte nach dem Auslande verursacht worden sind.

Im gesamten verbleibt somit eine Mindereinnahme von K 9517.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecken. Im gesamten zeigt sich eine Mindereinnahme von K 1885.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Der Verkehr auf der Zahnradstrecke ergab eine Mindereinnahme von K 3525.

Die Ursache der verminderten Einnahmen auf den Adhäsionsstrecken und der Zahnradstrecke der Schneebergbahn liegt in der für den Besuch des Hochschneeberges äußerst ungünstigen Witterung der zweiten Dekade des Berichtsmonates, sowie in dem Umstande, daß für das Vorjahr die definitiven Einnahmen, für heuer jedoch nur provisorisch ermittelte in Vergleich gezogen werden können, in welch letztere die Einnahmen aus den Privatverschleißstellen noch nicht aufgenommen werden konnten.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Lemberg: Eröffnung der Personenhaltestelle [Pflockstation] Rzęsna polska.) Am 5. September wurde neben der bestehenden, für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Personenhaltestelle Rzęsna polska der Lokalbahn Lemberg (Kleparów) - Jaworów die Personenhaltestelle (Pflockstation) gleichen Namens für die Züge der in der Strecke Lemberg — Rzęsna polska péagierenden Eisenbahn Lemberg - Bełzec (Tomaszów) eröffnet.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 6. bis 19. September 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

6. Septbr.,*) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A),
Dampfer „Metcovich“, Kapitän A. Calvi,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano,

Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

7. Septbr., *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

8. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Sultan", Kapitän P. A. Leva, mit Berührung von Isola. Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

9. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

12. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

13. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

14. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

15. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Thetis", Kapitän S. Cliunak, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

16. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

19. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Kapitän M. A. Tarabocchia, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 95·—.

Venedig.

7. Septbr., Dampfer „Espero", Kapitän P. Pavissich
11. „ Dampfer „Espero", Kapitän P. Pavissich
14. „ Dampfer „Espero", Kapitän P. Pavissich
18. „ Dampfer „Espero", Kapitän P. Pavissich
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

10. Septbr., um 8 Uhr früh, Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich.
17. „ um 8 Uhr früh, Dampfer „Selene", Kapitän M. A. Tarabocchia.

Levante und Mittelmeer.

7 Septbr., um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Imperatrix", Kapitän G. Ghezzo, mit Berührung von Brindisi.

7. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Salzburg", Kapitän E. Winterhalter, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

10. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Urano", Kapitän M. Braticevich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

12. Septbr., um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Carinthia", Kapitän P. Marassi, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santà Maura und Prevesa.

14. „ um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi.

14. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Achille", Kapitän A. Bartole, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

17. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Helios", Kapitän V. Ivellich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

19. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Tirol", Kapitän G. Gillhuber, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

19. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Maria Teresa", Kapitän M. Mareglia, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

Ostindien, China und Japan.

12. Septbr., um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Kapitän C. Matkovich, [von Fiume †) am 7. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Karachi, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Nippon", Kapitän L. Soich, [von Fiume †) am 22. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Septbr., um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich' [von Fiume †) am 25. September] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Brasilien.

10. Septbr, um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „India", Kapitän F. Tosoni, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXXIX. Stückes.) Das am 2. September 1905 herausgegebene CXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2032: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 19. August 1905, Z. 128.395/I, betreffend die Sperre des Exposíturbereiches Bosn.-Šamac und des Bezirkes Prijedor gegen den Verkehr mit Schweinen.

Nr. 2033: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 30. August 1905, Z. 23.600, betreffend das Ein- und Ausfuhrverbot für Klauentiere aus dem politischen Bezirke Bielitz (Land) und dem Stadtgebiete Bielitz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 6, gültig vom 1. Mai 1905.

Einbeziehung der Station Dux A.T.E. in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Dux der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft für Sendungen von Horn- und Borstenvieh in die Schnittariftabelle A obgenannten Tarifes mit nachstehenden Teilfrachtsätzen einbezogen:

Von oder nach	bis zum Schnittpunkte	a für Hornvieh in Wagenladungen	b für Borstenvieh in Wagenladungen: bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens	c für Borstenvieh in Wagenladungen: bei Benützung beider Etagen eines Etagewagens	d für Borstenvieh in Wagenladungen: für die Mitbenützung der Trommel	e für die unter a bis d angeführten Tiere nach dem Normalgewichte für 100 kg
			für 1 m² der Bodenfläche			
		Teilfrachtsätze in Heller				
Dux A.T.E.	I	524	736	1231	1457	326

Wien, am 5. September 1905. T.-A.-B.-Z. 11.388/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 105 v. 12./IX. 1905. [1290]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900.

Einführung neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4A (Obst, frisches, u. s. w.).

Mit Gültigkeit vom 12. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen im Tarife, Teil II, Heft 1, des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4A (Obst, frisches, u. s. w.) zur Einführung:

Von Krzeschitz (Ö.N.W.B.) nach	a verpackt α 5 t	a verpackt β 10 t	b unverpackt 10 t
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig		
Dresden-Altstadt	104	95	87
Dresden-Friedrichstadt	109	99	91
Dresden-Neustadt	110	101	93
Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt)	109	99	91
Dresden König Albert-Hafen	109	99	91
Leipzig (Bayer. Bhf.)	191	173	165
Leipzig (Dresdn. Bhf.)	186	169	161
Leipzig (Berl. Bhf.)	187	170	162
Leipzig (Eilenb. Bhf.)	191	173	165
Leipzig-Eutritzsch	188	170	162
Leipzig (Magdeb. Bhf.)	188	170	162
Leipzig (Thür. Bhf.)	189	171	163

Wien, am 4. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.598/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1291]

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen

Abänderung der Pos. P—6 (Pappe) der Güterklassifikation.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1907 erhält Pos. P—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, gültig vom 1. Juli 1905, die folgende geänderte Fassung:

Position	Klassifikation – Artikel	Für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Für Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Für Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des Wagens	Besondere Bedingungen	Verpackung und Beförderung – Die Übernahme erfolgt bei Aufgabe pro Frachtbrief und Wagen von oder Frachtzahlung für mindestens * Kilogramm	nach *	Anmerkung
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	× Pappe:							
	a) Graupappe (Schrenzpappe) und Strohpappe, wenn in Bogen . . .	II	A	C		i. j. M.	c	wenn verschnürt
	b) Holzstoffpappe, Graupappe (Schrenzpappe) und Strohpappe, wenn zu Kartonnage- und anderen Zwecken vorgerichtet, auch bedruckt . . .	II	A	B		i. j. M.	c	wenn verschnürt
	Holztoffpappe, nicht vorgerichtet, auch nicht bedruckt, siehe Holzstoff!							
	c) andere, auch zu Kartonnage- und anderen Zwecken vorgerichtet, auch bedruckt (einschließlich Preßspäne und Rohdachpappe), sofern in der Güterklassifikation nicht anderweitig angeführt	II	A	A		i. j. M.	c	wenn verschnürt
	Im Falle der Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	II	A	B		i. j. M.	c	wenn verschnürt

Wien, im September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1292]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Oktober 1905 gelangen nachstehende direkte Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen Nedwieditz und	Einfache Fahrt II. Klasse	Einfache Fahrt III. Klasse	Hin- und Rückfahrt II. Klasse	Hin- und Rückfahrt III. Klasse
	Kronen einschließlich Fahrkartensteuer			
Reckowitz, Zinsendorf, Gurein	2·20	1·20	3·80	2·10

Die Rückfahrkarten sind drei Tage gültig.

Wien, am 9. September 1905. T.-A.-B.-Z. 14.605/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1293]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900.

Änderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 71.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1905 erhält der im obengenannten Tarifhefte bestehende Ausnahmetarif Nr. 71 (Holzkohle, gemahlene) folgende Fassung:

„Holzkohle, auch gemahlene oder körnige (Holzkohlenabfall).“

Wien, am 5. September 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1294]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 101 vom 31. August 1905 unter Kundmachung 1243 verlautbarte Frachtsatz der Klasse II Neugedein—Fulnek K.F.N.B. soll richtig „498 Heller“ statt 418 Heller betragen.

Wien, am 6. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX 1905. [1295]

Ostdeutsch-Österreichischer Personenverkehr über preußisch-österreichische Grenzstationen.

Einführung von Fahrpreisen und Gepäcksfrachtsätzen.

Am 1. Oktober 1905 gelangen direkte Fahrpreise von Königsberg nach Freiheit-Johannisbad über Liebau zur Einführung.

Dieselben gelten für alle Züge und betragen für die einfache Fahrt in der I. Klasse Mk. 67·80, in der II. Klasse Mk. 50·10, in der III. Klasse Mk. 34·60; für Rückfahrkarten in der II. Klasse Mk. 69·—, in der III. Klasse Mk. 45·20.

Der Gepäcksfrachtsatz zwischen Königsberg und Freiheit-Johannisbad beträgt für je 10 kg des Gesamtgewichtes Mk. —·11, des Übergewichtes Mk. 3·61.

Wien, am 4. September 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn

auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1296]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 15. September 1905 gelangen einfache direkte Fahrpreise für kombinierte Züge über Turnau von Raspenau nach Jungbunzlau zur Einführung; dieselben betragen für die I. Klasse 1170, für die II. Klasse 760 und für die III. Klasse 390 Heller einschließlich Fahrkartensteuer.

Die Fahrkarten gelten auf der Strecke Raspenau—Reichenberg für Personenzüge, sonst für Schnellzüge.

Wien, am 5. September 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1297]

Österreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Nachtrag III zum Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Auf Seite 28 des vom 1. Februar n. St. (19. Jänner a. St.) 1905 gültigen Nachtrages III zum Tarife für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits, sowie russischen Stationen anderseits hat die Routenvorschrift für die Relation Marienbad—Charkow richtig zu lauten: „über Eger—Karlsbad (B.E.B.) — Prag St.E.G. — Böhm. - Trübau — Olmütz—Krakau—Podwołoczyska—Kiew—Poltawa“.

Wien, am 4. September 1905. S.B. Z. 193-G.V./05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1298]

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Einreihung des Artikels „Holzspanschachteln, neue, leere“ unter Güter der Klasse II.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1907, wird der Artikel „Holzspanschachteln, neue, leere“ als Frachtgut auf Strecken der am Gütertarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen beteiligten Verwaltungen nach II—II—II tarifiert.

Wien, im September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1299]

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, wird die Station Pusztaszentmihalyfa in die Pos. 4 des Tarifes, Teil II, Heft 2, des Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehres mit dem für die Station Enying gültigen Frachtsatze von 150 Heller pro 100 kg einbezogen.

Wien, am 6. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.414/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1300]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung eines Frachtsatzes.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Sudoměř—Skalsko—Altpaka wird der im Nachtrage II zum Anhange zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes unter Post-Nr. 980 enthaltene Frachtsatz für Holz des Spezialtarifes 2 von Borohradek nach Mšeno außer Kraft gesetzt.

Wien, am 8. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1301]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 A (Holz).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten in den Tarifheften 1 und 2 folgende direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 A (Stamm- und Stangenholz u. s. w. über 2·5 m lang) in Kraft:

Nach Hermsdorf—Klosterlausnitz kgl. E.-D. E. von	Pfennig für 100 kg
Tarif, Teil II, Heft 1.	
Blowitz k.k.St.B.	99
Hořowitz k.k.St.B.	106
Neuern k.k.St.B.	110
Stiahlau k.k.St.B.	97
Tarif, Teil II, Heft 2.	
Admont k.k.St.B.	162
Hainfeld k.k.St.B.	162
Hieflau k.k.St.B.	159
Steyr k.k.St.B.	146
Trieben k.k.St.B.	167
Weißenbach-St. Gallen k.k.St.B.	156
Weyer k.k.St.B.	152

Wien, am 4. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1302]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Ausnahmetarif für Holz und Rinde, gültig vom 1. August 1905.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Borke.

Mit Gültigkeit vom 26. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt für die Beförderung von Borke unter Einhaltung der im Ausnahmetarif C des in rubro genannten Verkehres enthaltenen Bedingungen von Vágujhely (Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) nach Rybnik (Station der Preußischen Staatseisenbahnen) ein ermäßigter Frachtsatz von 86 Pfg. für 100 kg zur Einführung.

Wien, im September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1303]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung eines Druckfehlers im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, rücksichtlich der Tarifierung des Artikels „Hopfen".

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 wird die im vorbezeichneten Tarifhefte auf Seite 332 enthaltene Tarifierung des Artikels „Hopfen" bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief von Klasse II auf **Klasse I** berichtigt.

Wien, am 8. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.789/05.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1304]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897.

Einführung neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 (Kalk u. s. w.).

Mit Gültigkeit vom 12. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen im Tarife, Teil II, Heft 2, des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 (Kalk u. s. w.) zur Einführung:

Von Königshof, Station der k. k. österr. Staatsbahnen nach	Für 100 kg in Pfennig
Engelsdorf	82
Großzschocher (S.St.B.)	84
Großzschocher (Pr.St.B.)	84

Wien, am 4. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.597/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1305]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Benzol, welches bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0·850, aber weniger als 0·950 hat, bei Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze zur Einführung:

	Für Sendungen von 5000 kg (Pfennig für 100 kg)	10.000 kg (Pfennig für 100 kg)
a) Von Aussig (Ö.N.W.B., St.E.G.) nach Elberfeld	346	314
b) Von Aussig (A.T.E. Ö.N.W.B., St.E.G.) nach Mülheim am Rhein	366	331

Wien, am 6. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.032/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1306]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Ausnahmetarif für Holz und Rinde, gültig vom 1. August 1905.

Einführung eines ermäßigten Frachtsatzes für Borke.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 gelangt für die Beförderung von Borke unter Einhaltung der im Ausnahmetarife C des in rubro genannten Verkehres enthaltenen Bedingungen von Vágujhely (Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) nach Rybnik (Station der kgl. Preußischen Staatseisenbahnen) ein ermäßigter Frachtsatz von 86 Pfg. für 100 kg zur Einführung.

Budapest, am 31. August 1905. Ks.Od. Z. 41.311-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1307]

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Güter der Klassen I, II und A zwischen Andrychau und Hořic B.C.B.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Güter der Klassen I, II und A

a) in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief;
b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen;
c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen

zwischen Andrychau und Hořic die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

für Güter der Klassen							
I			II			A	
sub			sub			sub	
a)	b)	c)	a)	b)	c)	b)	c)
in Heller für 100 kg							
522	475	442	414	408	391	329	322

Wien, am 7. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.139/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1308]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe der neuen Übersicht der gültigen Tarife.

Mit 1. September 1905 gelangt eine neue Übersicht der gültigen Tarife, bestehend aus dem:

a) Heft I, enthaltend die Tarife für den in- und ausländischen Personen- und Gepäcksverkehr,
b) Heft II, enthaltend die Tarife für den in- und ausländischen Güterverkehr,

zur Ausgabe.

Exemplare der angeführten Hefte der neuen Tarifübersicht können vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden, und zwar:

a) das Heft I um den Preis von K —·70
b) „ „ II „ „ „ „ „ 4·—

Wien, am 5. September 1905.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1309]

Magdeburg-Halle-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages XVIII.

Mit 25. September 1905 tritt zum Tarife, Teil II, für den Magdeburg-Halle-Sächsischen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1896 der Nachtrag XVIII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Pfg., resp. 7 Heller erhältlich.

Wien, am 6. September 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1310]

Tarif für die frachtgutmäßige Beförderung von Salz von Ebensee und Hallein.

Einführung des Nachtrages II zu dem Tarife, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 gelangt zu dem vom 1. April 1902 gültigen Tarife für die frachtgutmäßige Beförderung von Salz, und zwar: Kochsalz (Chlornatrium), Stein- und Sudsalz, auch Fabrikssalz von Ebensee und Hallein nach den ingenannten Stationen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält eine Abänderung der Bestimmung bezüglich Anwendung der Frachtsätze auf Fabrikssalz und die Eliminierung der Station Petersdorf-Ullersdorf aus dem Tarife.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die bebeteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 8. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.263/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1311]

Ost-Nordwest-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Güter der Klassen I und II zwischen Andrychau und Deutsch-Gabel.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Güter der Klassen I und II in Mengen unter 5000 kg zwischen Andrychau und Deutsch-Gabel die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

	Heller pro 100 kg
a) für Güter der Klasse I	621
b) „ „ „ „ II	545

Wien, am 7. September 1905. T.-A.-B.-Z. 10.650/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1312]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Güter der Klassen I und II bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Jablonetz a. I. S.Ro. nach Böhm.-Leipa B.N.B. oder umgekehrt die nachstehenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

	Heller für 100 kg
Für Güter der Klasse I	225
„ „ „ „ II	191

Wien, im September 1905. St.E.G. Z. 113.393-K/05.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1313]

Umschlagsverkehr via Verciorova.

Einführung eines Anhanges.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 gelangt ein Anhang zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und Stationen der Rumänischen Eisenbahnen mit Umschlag in Verciorova anderseits vom 1. März 1895 zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für Papier und Pappe (Pappendeckel) ab Sziszek und Barcs nach rumänischen Bahnstationen.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 9. September 1905.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der Rumänischen Eisenbahnen.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1314]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes für mineralische Kohle und Kokes bei der Abgabe in der Station Wien.

Da sich infolge der außergewöhnlich starken Zufuhr und der ihr nicht entsprechenden Abfuhr seitens der Parteien große Mengen Kohle und Kokes auf den Lagerplätzen der Station Wien angehäuft haben, wodurch die Entladung der anlangenden Sendungen aufs empfindlichste behindert erscheint, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69, Absatz (7) des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums in der Station Wien vom 11. September 1905 an bis auf weiteres

1. die lagergeldfreie Abnahmefrist für mineralische Kohle und Kokes auf zwei Tage herabgesetzt, mit der Maßgabe, daß bei den vormittags zur Avisierung gelangenden Sendungen der Tag der Avisierung, bei den nachmittags avisierten der folgende Tag, bei den nicht zu avisierenden der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag mitzählt;

2. das nach Ablauf der lagergeldfreien Abnahmefrist zu entrichtende Lagergeld für mineralische Kohle und Kokes auf 3 Heller für 100 kg und einen Tag festgesetzt.

Außer diesem Lagergelde ist gemäß Tarif-Teil I, Abteilung B, Abschnitt J—XI h α, noch ein zehnprozentiger Lagergeldzuschlag zu entrichten.

Wien, im September 1905.

V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905. [1315]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

3. September. In der Strecke Dolina—Wygoda wurde der Gesamtverkehr eingestellt.

7. September. In der Strecke Dolina—Wygoda wurde mit Zug 1951 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Gemeinschaftliches Heft zum Gütertarife, Teil II, vom 1. März 1904. (Ergänzung.) Von Station Anvers (Kiel) können fortan auch Sendungen Benzin, Mineralschmieröl, Harz, Terpentinöl und sonstige Ableitungen aus Petroleum zu den Frachtsätzen für Anvers (Süd-Quais) trans. abgefertigt werden.

Im Nachtrag I ist die Fußnote auf Seite 3 und die Bestimmung auf Seite 8 (vorletzter Absatz) entsprechend zu ergänzen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien gelangt die Lieferung und Montierung der eisernen Tragkonstruktionen für die acht Fachwerksträger der beiden Traisenbrücken nächst der Station St. Pölten in km 59·5/8 der Linie Wien—Salzburg im näherungsweisen Gewichte von 1600 Tons in vier Baulosen getrennt zur Vergebung.

Der Einreichungstermin für die bezüglichen Offerte läuft am **27. September 1905, um 12 Uhr mittags,** ab und findet die kommissionelle Eröffnung der Offerte am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags bei der Abteilung 3 für Bahnerhaltung und Bau statt.

Die Offertformulare samt den näheren Bestimmungen sind bei der genannten Abteilung zu beheben, woselbst auch der generelle Plan und die Detailpläne des Projektes, sowie die einschlägigen allgemeinen und besonderen Bedingnisse eingesehen werden können.

Wien, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck bringt die Lieferung und Montierung des eisernen Dachstuhles samt Torständern für eine halbrunde Lokomotivremise mit 18 Ständen am Personenbahnhofe in Salzburg im Offertwege zur Vergebung.

Die Konstruktion im gerechneten Gesamtgewichte von 102.746 kg ist nach vorliegenden Detailplänen auszuführen.

Die Montierung der Dachkonstruktion am Bauplatze hat binnen 11 Wochen nach Zuschlag der Arbeiten zu beginnen und muß in 5 Wochen vollendet sein.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Angebote sind unter verschlossenem Umschlage mit der Aufschrift „Angebot für die Lieferung und Montierung des eisernen Dachstuhles der Lokomotivremise am Personenbahnhofe in Salzburg“ spätestens bis **18. September 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Angebote erfolgt am nächsten Tage um 9 Uhr früh bei der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung und steht es den Anbotstellern und ihren Vertretern frei, der Angebotseröffnung beizuwohnen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Angebote erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Eröffnungstage und bleiben die Offerenten bis zu diesem Zeitpunkte an ihr Angebot gebunden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ausdrücklich das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Ablehnung der eingelangten Offerte zu entscheiden, eventuell auch alle Angebote zurückzuweisen.

Vor Abgabe des Angebotes ist bei der Direktionskassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck ein Vadium in der Höhe von 5 Prozent der angebotenen Gesamtsumme zu erlegen, welcher Betrag nach eventuellem Zuschlag der Arbeiten die Kaution zu bilden hat.

Die Angebotbehelfe, als: Projektspläne, statische und Gewichtsberechnung und Bedingnisse liegen bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg, Weiserstraße 20, 2. Stock, während der Amtsstunden zur Einsicht auf und können dort auch mit den zur Angebotstellung vorgeschriebenen Offertformularen käuflich erworben werden.

Ermäßigte Tarife für Transporte von Inventarien, Materialien etc., sowie ermäßigte oder freie Fahrten für Angestellte oder Arbeiter werden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nicht gewährt.

Angebote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an dem nachstehend verzeichneten Kleinmateriale für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1906 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf:

ca. 15.000 kg Muttern, roh,
„ 24.000 „ Schrauben, geschnitten, samt Muttern,
„ 15.000 „ Kessel- und Tendernieten,
„ 300.000 Stück Blech- und Faßnieten,
„ 250.000 „ Vorstecksplinten,
„ 1.200 kg Unterlagscheiben,
„ 900.000 Stück Holzschrauben, eiserne und messingene,
„ 20.000 „ Gestellschrauben,
„ 30.000 kg Drahtstiften, eiserne, verschiedener Gattung, und
„ 1.000 „ Eisendraht, blank.

Die auf die Lieferung der ganzen vorstehend angegebenen Bedarfsmenge oder eines Teiles derselben reflektierenden Firmen haben ihre in Briefform verfaßten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à K 1·— zu versehen sind, bis zum **25. September 1905, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind franko einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen.

Die Offerte sind versiegelt und überschrieben mit: **„Offert auf Lieferung von Kleinmaterial“** einzureichen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich vor, die Lieferung entweder im ganzen an einen Lieferanten oder geteilt an mehrere zu vergeben, oder auch sämtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere Weise sicherzustellen.

Auskünfte über weitere auf die Lieferung bezughabende Bestimmungen werden bei der vorgenannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr erteilt.

Wien, am 4. September 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn.

K. k. Betriebsleitung Czernowitz.

Offert-Ausschreibung.

Anläßlich des Umbaues des Bahnhofes in Czernowitz werden im Wege einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung nachstehende Hochbauobjekte zur Ausführung vergeben:

1. Lokomotivremise für 19 Stände,
2. Lokomotivdrehscheibe von 18·0 m Dm.,
3. Wasserstationsgebäude für zwei Reservoire samt Anbauten,
4. einstöckiges Administrationsgebäude.

Die Offerte sind separat für „Baumeisterarbeiten“ und separat für „Herstellung von Eisenkonstruktionen“ vorzulegen.

Die Inangriffnahme der Arbeiten hat sofort nach Annahme und Bestätigung des Offertes zu erfolgen und wird der Termin der Fertigstellung der Baumeisterarbeiten auf den 1. Juni 1906 und der der Eisenkonstruktionen auf den 1. Juli 1906 festgesetzt.

Die vorschriftsmäßig zu stempelnden Offerte für Baumeisterarbeiten sind mit der Aufschrift: „Offert für die Herstellung der Baumeisterarbeiten am Bahnhofe Czernowitz“ spätestens bis zum **30. September 1905, 12 Uhr mittags,** Ortszeit, die Offerte für Eisenkonstruktionen mit der Aufschrift: „Offert für die Herstellung der Eisenkonstruktionen am Bahnhofe Czernowitz“ spätestens bis zum **30. Oktober 1905, 12 Uhr mittags,** Ortszeit, gesiegelt, beim Einreichungsprotokolle der k. k. Betriebsleitung Czernowitz, Herrengasse Nr. 9, zu übergeben oder per k. k. Post franko einzusenden.

Die Offerteröffnungen, zu welchen die Offerenten persönlich oder deren Bevollmächtigte zugelassen werden, finden an den obgenannten Tagen um 3 Uhr nachmittags in den Amtslokalen der k. k. Betriebsleitung statt.

Das bei der Kassa der k. k. Betriebsleitung zu deponierende Vadium beträgt 5 Prozent von dem offerierten Betrage. Die Bestätigung über den Erlag des Vadiums soll dem Offerte beigeschlossen werden.

Zu spät angelangte, nicht vorschriftsmäßig gestempelte oder ohne Bestätigung über den Erlag des Vadiums versehene Offerte werden als nicht eingelaufen angesehen.

Die Projektspläne und Offertformulare, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingnisse liegen im Bureau der Bauführung, Bahnhofstraße 60 in Czernowitz, während der gewöhnlichen Amtsstunden zur Einsicht auf und müssen von dem Offerenten vor der Offerteinbringung als „eingesehen“ unterfertigt werden.

Die Offerenten der Baumeisterarbeiten bleiben bis zum 30. Oktober 1905, die Offerenten der Eisenkonstruktionen bis zum 30. November 1905 an ihre Offerte gebunden.

Die k. k. Betriebsleitung behält sich das Recht vor, eventuell einzelne der zur Ausschreibung gelangten drei Hochbauobjekte von der Vergebung ganz auszuschalten oder auch alle Offerte abzulehnen.

Die Projektspläne und Offertformulare werden den Firmen auf Wunsch zugesendet.

Czernowitz, im September 1905.

Die k. k. Betriebsleitung.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Konkurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt K	Gehalt h	Quartiergeld K	Quartiergeld h	Emolumente	Taggeld K	Taggeld h	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Ämter, Unternehmungen etc., wo die Kompetenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungs-Termin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
2 Telegraphengehilfen, provisorisch	General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabteilung einer Mittelschule oder einer äquiparierenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung	Probepraxis abhängig von der Qualifikation und Verwendbarkeit	Aus der Instruktion für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte	General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 15. September 1905
3 Magazinsdienst-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstruktionen innerhalb sechs Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
1 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
4 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. u. k. Unteroffiziere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen erteilten Zertifikates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugnis beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperkonstitution, wofür der Befund des Bahnarztes maßgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

PRAG, im August 1905.

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1572 V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 40.809/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine der Pos. S—51 a der vom 1. Juli gültigen Güterklassifikation	Molit	Kaczyka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen tarifarischen Bestimmungen	vom 15. September 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	21 Heller	18 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
1573 V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 16.238/05	beteiligten Verwaltungen	Zement und hydraulischer Kalk der Pos. Z—1 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen obliegt dem Absender, das Abladen der Sendungen in den Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn obliegt dem Empfänger	vom September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1898 und Tarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Oktober 1903	Laut nachstehender Tabelle			Im Kartierungswege		

Nach	Von Podgórze-Bonarka k.k.St.B./K.F.N.B. Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlaß vom bestehenden Frachtsatz pro 100 kg	Von Szczakowa K.F.N.B. Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlaß vom bestehenden Frachtsatz pro 100 kg
	Heller					
Abos Ks.Od.	134	80	54	168	101	67
Batizfalu Ks.Od.	—	87	—	—	90	—
Héthárs Ks.Od.	108	66	42	142	87	55
Kaposztafalu Ks.Od.	157	92	65	152	94	58
Kis-Ladna Ks.Od.	138	83	55	172	104	68
Kis-Szeben Ks.Od.	114	70	44	148	91	57
Kolozsvár M.Á.V.	—	216	—	261	228	33
Nagybánya Sz.Ub.h.é.v.	—	197	—	—	218	—
Nagykároly M.Á.V.	—	176	—	234	197	37
Rimaszombat M.Á.V.	—	133	—	—	138	—
Salgó-Tarján M.Á.V.	—	127	—	—	132	—
Vágfalva Ks.Od.	—	82	—	—	86	—
Vychodna Ks.Od.	—	81	—	—	85	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1574	V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 39.163/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Faschinen der Pos. H—18 c) der Güterklassifikation	Petroutz a. S.	Czernowitz, Sadagóra, Volksgarten und Zucska	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das faktische Gewicht der Sendung, mindestens aber für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, über welch letzteren Umstand die Partei die bahnseitige Bestätigung auf dem Frachtbriefe einzuholen hat. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Faschinen müssen zur Pruthregulierung bestimmt sein und mit an die betreffende k. k. Bauleitung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden.** **Das Auf- und Abladen der Faschinen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen**	vom 15. September 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	Verschieden	16 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
1575	V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.542-C I/05		Korkholz, Korkrinde, Korkstöpsel, Korksohlen und andere Korkwaren, sowie Korkabfälle und Korkrindenabfälle	Triest	Budapest S.B.	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.** Bei Beförderung als Frachtgut und **Frachtzahlung** a) für beliebige Mengen, b) **für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905**	**Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2**	Verschieden	ad a) 329 Heller ad b) 255 „	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1576	V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 41.084/05		Kalk, gebrannt, auch zum Düngen, der Pos. K—5 der Güterklassifikation	Kosten	Komotau (St.B.)	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen ist von der Partei zu besorgen	bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	28 Heller	23 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
1577	V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Güter des Spezialtarifes 1	Wien II (K.F.J.B.) Wien K.F.N.B. Wien St.E.G.	Zakolan B.E.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif-Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	184 Heller	177 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege *)		
1578	V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrübenschnitte und Zuckerrübenschnitze	Großbach-Schönau St.E.G.	Königsfeld	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	44 Heller	33 Heller	11 Heller	Im Kartierungswege		
1579	V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905 **k. k. Staatsbahn-Direktion Prag** Z. 51.704/05		Mitbenützung der Geleisebrückenwage	Modřan		Die Verwiegung besorgen die Parteibediensteten unter Bahnaufsicht	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1906			Zahlung eines Jahrespauschales per K 500				Ein bahnämtlicher Wagschein wird nicht ausgefolgt

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
75 V.-B. Nr. 105 v. 5./IX. 1905	Nr. 22 vom 23. Februar 1905 T.-A.-B.-Z. 15.958/05, bezw. T.-A.-B.-Z. 2883/05	696 697	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Stationen in Galizien und der Bukowina	Oświęcim transit	**Auf Seite 700 ist nachzutragen:** in Rubrik 5 „von“ — in Rubrik 11 Bóbrka-Chlebowice . . 64 Pfg. Gródek . . . . 55 „ **Auf Seite 701 ist nachzutragen:** in Rubrik 5 „von“ — in Rubrik 11 Bóbrka-Chlebowice . . 21 Pfg. Gródek . . . . 11 „	

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
57 V.-B. Nr. 105 v. 12./IX. 1905	Nr. 87 vom 29. Juli 1905	1433	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinkohle	Domsgrube	diversen Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Stationen	In Rubrik 8 ist nachzutragen „bezw. Tarif-Teil II für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, gültig vom 1. Jänner 1905“	

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Offert-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach gelangen die Unterbauarbeiten der Erweiterung des Bahnhofes Selzthal und der anschließenden verlegten Bahnstrecke zur Vergebung.

Die Bauarbeiten umfassen den Aushub aller Bahn-, Straßen- und Wegeinschnitte, aller Normalgräben, aller Bach- und Grabenverlegungen etc. und eine Stationsplateau- und Bahndammanschüttung im Ausmaße von 65.000 m³.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen auf Nachmaß. Die Angebote müssen bis zum **30. September 1905, 12 Uhr mittags,** bei der Abteilung 2 der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach überreicht sein. Die Eröffnung der Offerte erfolgt daselbst am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags.

Bis zum 10. November 1905 muß ein Teil des Stationsplateaus entsprechend einer Anschüttung von 8000 m³ fertiggestellt sein. Die übrigen Bauarbeiten sind bis zum 1. August 1906 zu beenden.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die zu benützenden Angebotsformulare, die Bedingnishefte, ferner die Situationspläne, das Längenprofil und die Querprofile liegen bei der Abteilung 3 der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zur Einsicht auf.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Ablehnung der Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Villach, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 106. **Wien, 14. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben nachstehende Allerhöchste Handschreiben allergnädigst zu erlassen geruht:

Lieber Freiherr v. Gautsch!

In Genehmigung Ihrer Anträge gewähre Ich Meinem Minister für Kultus und Unterricht Dr. Wilhelm Ritter von Hartel und Meinem Handelsminister Guido Freiherrn v. Call zu Rosenburg und Culmbach in Gnaden die erbetene Enthebung vom Amte. Gleichzeitig ernenne Ich den Vizepräsidenten des Landesschulrates in Wien Dr. Richard Freiherrn v. Bienerth zum Sektionschef in Meinem Ministerium für Kultus und Unterricht und betraue ihn unter taxfreier Verleihung der Würde eines Geheimes Rates mit der Leitung dieses Ministeriums. Ferner ernenne Ich den Sektionschef in Meinem Ministerium des Innern Leopold Grafen Auersperg zum Sektionschef in Meinem Handelsministerium und betraue ihn unter taxfreier Verleihung der Würde eines Geheimen Rates mit der Leitung dieses Ministeriums.

Wien, am 11. September 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p.

Lieber Freiherr v. Call!

Ich enthebe Sie auf Ihre Bitte vom Amte Meines Handelsministers und spreche Ihnen für die Mir unter schwierigen Verhältnissen in loyaler Hingebung geleisteten ausgezeichneten Dienste Meinen wärmsten Dank aus.

Indem Ich Mir Ihre Wiederverwendung im Dienste vorbehalte, verleihe Ich Ihnen als Zeichen Meiner Anerkennung taxfrei das Großkreuz Meines Leopold-Ordens.

Wien, am 11. September 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnstrecke Taus—Furth nach Hostau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Heinrich Grafen Coudenhove-Kalergi in Ronsperg im Vereine mit dem Fabrikanten Adolf Ziegler in Haselbach und dem Fabrikanten Heinrich Östreicher in Wassersuppen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnstrecke Taus—Furth über Chodenschloß, Klentsch, Sofienthal, Wassersuppen, Waier, Wasserau und Muttersdorf nach Hostau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 26. August 1905. E.-M.-Z. 35.846/2.

Verkehr und Einnahmen der im Gebiete der
im Monate Juli 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juli 1905	1904	Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1904 im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	8.047·0	8.043·0	4,000.200	1,762.800	5,553.300	12,759.600	18,312.900	2.276	17,960.252	2.233	+ 1·9	8.043·6	8.043·0
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	293.032	164.491	500.986	1,063.836	1,564.822	2.222	1,539.166	2.186	+ 1·6	704·1	704·1
Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.	119·9	119·9	65.155	36.925	37.446	123.908	161.354	1.346	144.837	1.208	+ 11·4	119·9	119·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	382·7	382·7	203.318	270.166	271.078	895.265	1,166.343	3.048	1,169.496	3.056	— 0·3	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	9.850	12.910	7.775	26.593	34.368	508	78 501	1.161	— 56·2	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen)	68·1	68·1	26.000	25.100	16.000	61.000	77.000	1.181	77.512	1.188	— 0·6	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.389·4	9.385·4	4,597.555	2,272.392	6,386.585	14,930.202	21,316.787	2.273	20,969.764	2.234	+ 1·7	9.386·0	9.385·4
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder Vereinigte E.	390·5	390·5	123.053	64.820	94.370	197.000	291.370	746	309.400	792	— 5·8	390·5	390·5
Budapester Lokalbahn	56·6	56·6	470.845	12.124	94.169	17.579	111.748	1.974	100.023	1.767	+ 11·7	56·6	56·6
Budapest-Budafoker elektr. L.B.	8·7	8·7	132.261	....	26.152	....	26.152	3.006	23.517	2.703	+ 11·2	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz	11·5	11·5	219 239	4.551	34.915	2.145	37.060	3.223	33.424	2.907	+ 10·9	11·5	11·5
Holics-Gödinger Lokalbahn	3·4	3·4	1.979	424	472	864	1.336	393	1.418	416	— 5·5	3·4	3·4
Marmaroser Salzbahn	58·0	58·0	28.179	13.984	6.009	33.363	39.372	678	36.914	636	+ 6·7	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkut	84·6	84·6	5.198	1.802	4.530	8.485	13.015	154	9.334	111	+ 38·7	84·6	84·6
Segesvár-Szentágota	50·0	50·0	5.484	1.765	3.630	3.630	10.265	205	7.363	147	+ 39·5	50·0	50·0
Számosthalbahn	253·7	253·7	48.118	22.430	62.199	94.664	156.863	618	143.530	565	+ 9·3	253·7	253 7
Szatmár-Erdöder Lokalbahn	27·7	27·7	19.415	1.244	6.515	2.749	9.264	334	7.540	272	+ 22·6	27·7	27·7
Slavonische Drautal-Vizinalbahn	80·3	80·3	6.345	23.861	5.497	30.640	36.137	450	32.295	402	+ 11·9	80·3	80·3
Térrét-Kovásznaer Lokalbahn	5·7	5·7	....	5.260	....	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	13.900	16.600	11.163	47.448	58.611	1.366	57.959	1.351	+ 1·1	42·9	42·9
Zágráb-Samoborer Lokalbahn	19·7	19·7	19.910	943	8.525	1.969	10.494	533	9.893	502	+ 6·1	19·7	19·7
In Verwaltung der Arader und Csanáder Vereinigten Eisenbahnen.													
Erste Niederungarische Landwirtschaftliche Vizinalbahn	112·3	103·8	52.459	5.734	15.884	5.896	21.780	194	12.934	125	+ 55·2	109·1	92·1
Borossebes-Menyháza	21·1	21·1	5.390	1.423	2.059	2.414	4.473	212	3.893	185	+ 14·5	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkeveer Lokalbahn	27·3	27·3	24.846	1.074	8.727	2.900	11.627	425	8.799	322	+ 31·9	27·3	27·
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakráczer Eisenbahn	123·2	123·2	14.588	15.739	18.816	49.988	68.804	558	74.185	602	— 7·3	123·2	123·
Güns-Steinamanger Vizinalbahn	17·3	17·3	12.340	1.216	6.447	8.434	11.281	652	10.031	580	+ 12·4	17·3	17·
In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertővidéker Lokalbahn	102·6	102·6	18.360	3.599	8.943	9.523	18.466	180	19.227	187	— 3·7	102·6	102·
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Árvatalbahn	70·3	70·3	17.457	4.819	12.294	14.943	27.237	387	32.236	458	— 15·5	70·3	70·
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	9.224	4.367	17.582	14.518	32.100	715	32.628	727	— 1·7	44·9	44·
Gölnicztalbahn	33·0	33·0	6.887	13.970	3.249	27.501	30.750	932	34.642	1.050	— 11·2	33·0	33·
Késmárk—Szepes-Bélá	8·6	8·6	5.676	2.082	1.708	1.304	3.012	350	3.500	407	— 14·0	8·6	8·
Löcsetalbahn	12·7	12·7	9.671	1.119	5.217	1.693	6.910	544	5.994	472	+ 15·3	12·7	12·
Nagy-Lomnitz—Tátra-Lomnitz	9·1	9·1	5.131	289	3.544	433	3.977	437	4.868	535	— 18·3	9·1	9·
Poprádtalbahn	14·0	14·0	15.639	4.818	7.440	7.742	15.182	1.084	16.760	1.197	— 4·9	14·0	14·
Szepes-Béla—Podolin	11·0	11·0	3.184	850	1.226	966	2.192	199	2.445	222	— 10·4	11·0	11·
Szepes-Váraljaer Lokalbahn	9·3	9·3	3.312	5.869	1.334	4.361	5.695	612	5.686	611	+ 0·2	9·3	9·
Zsolna-Rajecser Lokalbahn	21·3	21·3	13.014	1.739	5.327	2.339	7.666	362	9.898	467	— 22·5	21·3	21·
In Verwaltung der Szamostalbahn.													
Zsibó-Nagybánya	78·5	78·5	5.027	2.756	5.803	7.110	12.913	164	9.548	121	+ 35·5	78·5	78

kgl. ungar. Krone befindlichen Eisenbahnen
ersten sieben Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli: Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1905 für Güter	Einnahmen 1905 im ganzen	Einnahmen 1905 pro Kilometer	Einnahmen 1904 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1904 für Güter	Einnahmen 1904 im ganzen	Einnahmen 1904 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1905	1904	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
24,953.600	12,473.100	34,955.731	89,079.691	124,035.422	15.417	32,442.170	87,459.935	119,902.105	14.908	+ 3 4	26.428	25.552	Kgl. Ungar. Staatseisenb.
1,616.079	1,367 315	2,580.049	7,533.406	10,113.455	14.364	2,555.495	7,232 395	9,787.890	13.901	+ 3·3	24.624	23.831	Südbahn-Ges. (ung. Linien)
435.055	256.516	262.264	794.183	1,056.447	8.811	225.353	852.400	1,077.753	8.989	— 1·9	15.108	15.408	Raab-Ödenburg-Ebenf. E
1,149.176	1,804.558	1,328 486	6,027.840	7,356.326	19.222	1,259.111	6,263.840	7,522.951	19.657	— 2·1	32.952	33.698	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)
58.700	303.780	45.766	466.845	512.611	7.583	44.941	562 960	607.901	8.992	— 15·6	13.000	15.420	Mohács-Fünfkirchner Bahn
197.900	161.900	109.300	458.200	567.500	8.333	107.728	454.558	562.286	8.257	— 0·9	14.283	14.152	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ung. Staatseisenbahnen)
28,410.510	16,367.169	39,281.596	104,360.165	143,641.761	15.304	36,634.798	102,826.088	139,460.886	14.860	+ 3·0	26.232	25.474	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbständige Lokalbahnen.
852.583	491.506	579.285	1,500.190	2,079.475	5.325	549.730	1,518.960	2,068.690	5.298	+ 0·5	9.132	9 084	Arader u. Csánader Ver. E.
2,554.510	86.597	518 106	109.479	627.585	11.088	483.004	88.494	571.498	10 097	+ 9·8	17.992	17.304	Budapester Lokalbahn
747.204	. . . .	144.502	. . . . .	144.502	16.609	130.484	. . . . .	130.484	14.998	+ 10 7	28.472	25.711	Budapest-Budaf. elektr. L.B.
1,471 356	9.007	219.301	4.238	223.539	19.438	206.609	2.925	209.534	18 220	+ 6 6	33.324	31.236	Budapest-Szt. Lörincz
12.285	7.859	3.494	5.791	9.285	2.731	3.467	7.502	10.969	3.226	— 15·3	4.680	5.530	Holics-Gödinger Lokalbahn
156.377	106.429	32.449	246.004	278.453	4.801	29.845	225.562	255.407	4.404	+ 9·0	7 230	7.550	Marmaroser Salzbahn
38.747	16.813	30.336	73.491	103.827	1.227	27.787	99.515	127.302	1.504	— 18·4	2.104	2.578	Nagy-Károly—Somkut
43.767	7.286	25.933	29.901	55 834	1.117	24.834	30.751	55.585	1.112	+ 0·5	1.914	1.906	Segesvár—Szentágota
311.959	143.391	366.366	610.579	976.945	3.851	322.988	549.185	872.173	3.437	+ 12·0	6.600	5.892	Számostalbahn
92.162	12.640	32.204	27.922	60.196	2.172	30.296	22.747	53.043	1.915	+ 13·4	3.723	3.282	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
43.606	182 197	36.683	228.156	264.839	3.298	36.099	212.131	248.230	3.091	+ 6·7	5.652	5.304	Slavon. Dráutal-Vizinalb.
. . . .	36.820	. . . .	14.700	14.700	2.579	. . . .	14.700	14 700	2.579	0	4.416	4.416	Térrét-Kovásznaer Lokalb.
70.450	119.100	54.539	245.873	300.462	7.004	72.669	220.599	293.268	6.836	+ 2 5	12.007	11.724	Ungtalbahn
95.216	3.857	41.300	8.999	50.299	2.553	38.954	10.105	49.059	2.490	+ 2 5	4.076	4.268	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Arader und Csanáder Ver. Eisenb.
254.819	35.383	77.211	34.214	111.425	1.021	58.833	33 543	92.376	1,003	+ 1·8	1.752	1.716	Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Vizinalbahn
18.827	10.823	6.144	15.436	21.580	1 023	9.959	15.414	20.373	965	+ 6·0	1.752	1.656	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
114.513	7.564	41.537	20.305	61.842	2.265	38.606	20.093	58 699	2.150	+ 5·3	3.882	3.684	Haraszti-Ráczkeveer L.B.
													In Verwaltung der Südb.
90.779	118.209	104.002	363 185	467.187	3.792	97.614	332.539	430.153	3.492	+ 8·6	6.500	5.986	Barcs-Pakráczer Eisenbahn
76.905	10.424	39.810	28.785	68.595	3.965	38.221	23.429	61.650	3.564	+ 11·3	6.798	6.108	Güns-Steinamanger V.B.
													In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.
119.978	30.912	57.989	78.026	136.015	1.326	56.312	80.665	136.977	1.335	— 0·7	2.268	2.292	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
113.536	34.458	73.250	106.615	179.865	2 558	64.861	131.723	196.584	2.796	— 8·5	4.374	4.788	Árvatalbahn
37.791	23.572	58.838	83.355	142.293	3.169	62.478	85.306	147.784	3.291	— 3·7	5.433	5.642	Eperjes-Bartfeld
35.623	89.951	16 791	180.114	196.905	5.967	14.056	189.623	203.679	6.172	— 3·3	10.229	10.580	Gölnicztalbahn
26.966	18.455	7.173	11.688	18.861	2.193	5.983	14.151	20.134	2.341	— 6·3	3.759	4.013	Késmárk—Szepes-Bélá
40.886	10.808	21.153	15 778	36.931	2.908	19.963	15.756	35.719	2.813	+ 3·3	4.985	4.822	Löcsetalbahn
6.057	514	4.246	883	5.129	564	4.489	3.092	7.581	833	— 32·3	977	1.428	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
63.444	40.075	28.238	61.695	89.933	6.423	28.008	58.228	86.236	6.137	+ 4·3	11.004	10.554	Poprádtalbahn
16.191	9.402	6.522	9.719	16.241	1.476	4.829	12.474	17.303	1.573	— 6·2	2.551	2.697	Szepes-Béla—Podolin
10.169	40.309	7.689	34.881	42.570	4 577	7.485	25.696	33.181	3 568	+ 28 3	7.846	6.116	Szepes-Váraljaer Lokalb.
57.495	11.755	23.420	17.166	40.586	1.905	24.613	20.489	45.102	2 117	— 10·0	3.264	3 628	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamostalbahn.
36.106	14.954	37.400	41 215	78 615	1.001	33.292	31.520	64.812	851	+ 17·6	1.716	1.459	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juli 1905	1904	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1904: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rotenturmpaß	135·0	135·0	32.400	10.300	25.900	18.400	44 300	328	41.302	306	+ 7·2	135·0	135·0
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	48.400	7 400	29.500	22.500	52.000	359	50.114	346	+ 3·8	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	15.600	3.100	7 800	8.100	15.900	268	15.921	268	0	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	28.700	3.800	17.200	14.800	32.000	295	32.220	297	— 0·7	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	13 500	4.200	5.800	8.300	14.100	170	14 870	180	— 5·6	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	11.900	5.900	7.400	10.300	17.700	223	18.059	227	— 1·8	79·5	79·5
Biharer Vizinalbahnen	177·7	177·7	38.800	9 300	29.100	32.400	61.500	346	62.327	351	— 1·4	177·7	177·7
Boldvatalbahn	57·8	57·8	11.700	4.200	7.600	8.100	15.700	272	14.850	257	+ 5·8	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	54.700	19.900	33.900	64.000	97.900	960	93.543	917	+ 4·7	102·0	102·0
Budapest-Gran-Füzitö	98·7	98·7	59.800	45.700	27.500	91 800	119.300	1.209	117.748	1.193	+ 1·3	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse	63·2	63·2	19.500	5.300	12.900	12.900	25.800	408	25.477	403	+ 1·2	63·2	63·2
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	3.700	5.100	1.100	9.700	10.800	454	10 251	431	+ 5·3	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·4	39·4	9.600	1.200	4.900	2.700	7.600	193	8 304	211	— 8·5	39·4	39·4
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·2	136·2	25.200	9.400	14.100	29.800	43.900	322	46.533	342	— 5·8	136·2	136·2
Debreczin—Hajdu-Nánás	56·9	56·9	27.100	6.200	11.400	14.400	25.800	453	26.915	473	— 4·2	56·9	56·9
Westungar. Lokalbahnen	340·0	340·0	99.400	40.900	51.700	134.300	186.000	547	184.118	542	+ 1·1	340·0	340·0
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	60·3	60·3	14.800	4.000	9.800	14.300	24.100	400	23.131	384	+ 4·2	60·3	60·3
Weißenburger und Tolnaer K.B.	106·4	106·4	16.100	5.900	10.100	11.500	21.600	203	21.392	201	+ 1·0	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.000	1.100	5.000	3.900	8.900	171	8.160	157	+ 8·9	51·9	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövö Lokalb.	8·0	8·0	6.800	100	2.500	400	2.900	363	2.529	316	+ 14·9	8·0	8·0
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	25·0	4.500	1.000	1.900	2.200	4.100	164	4.453	178	— 7·9	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva	66·2	66·2	28.200	6.400	18.900	17.500	36.400	550	36 973	559	— 1·6	66·2	66·2
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	45 700	10.500	30.600	29.300	59.900	295	59.670	294	+ 0·3	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalatna	42·1	42·1	5.300	4.400	3.400	13.400	16.800	399	16.471	391	+ 2·0	42·1	42·1
Halas-Bácsalmás-Rigyicza	70·2	70·2	11.700	2.200	6.300	5.700	12.000	171	12.102	172	— 0·6	70·2	70·2
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8.600	2.500	5.700	7.000	12.700	228	12.193	219	+ 4·1	55·6	55·6
Héjasfalva - Székely - Udvárhely (Szekler Bahn)	35·3	35·3	11.100	3.000	5.900	7.700	13.600	385	13.019	369	+ 4·3	35·3	35·3
Hidegkut-Tamási	12·5	12·5	1.100	700	500	1.300	1.800	144	1.404	112	+ 28·6	12·5	12·5
Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós	54·4	54·4	9.600	2.200	4.800	5.400	10.200	188	9.367	172	+ 9·3	54·4	54·4
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	6.800	2.400	3.800	4.700	8.500	210	7.899	196	+ 7·1	40·4	40·4
Kaba-Nadudvarer Vizinalbahn	10·1	10·1	4.300	1.000	1.200	1.500	2.700	267	2.514	251	+ 6·4	10·1	2·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	18.100	4.000	13.000	7.900	20.900	387	20.146	373	+ 3·8	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád	26·2	26·2	3.800	1.700	1.500	2.800	4.300	164	3.564	136	+ 20·6	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.800	2.300	3.600	3.900	7.500	169	8.538	192	— 12·0	44·4	44·4
Kaschau-Torna	59·1	59·1	13.500	6.700	10.000	18.400	28.400	481	28.980	490	— 1·8	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás	38·5	38·5	9.400	5.000	6.600	6.000	12.600	327	12.842	334	— 2·1	38·5	38·5
Kecskemét-Lajosmizse	32·3	. . . .	8.700	1.200	3.900	2.900	6.800	211	. . . .	. . .	. . .	30·0	. . .
Kecskemet—Tisza-Ugh	29·3	29·3	4.900	400	2.700	1.000	3.700	126	3.625	124	+ 1·6	29·3	29·3
Keszthelyer Lokalbahn	34·6	34·6	23.900	2.700	11.000	10.600	21.600	624	15.996	462	+ 35·1	34·6	34·6
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	10.700	1.700	10.200	6.000	16.200	159	15.851	155	+ 2·6	102·1	102·1
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	3.600	300	3.300	3.600	193	3.623	194	— 0·5	18·7	18·7
Körmend-Németujvár	23·0	23·0	6.700	1.000	2.400	2.100	4.500	196	4.091	178	+ 10·1	23·0	23·0
Körös-Belovár-Veröcse-Barcs	97·4	97·4	26.700	13.300	16.000	33 000	49.000	503	46.521	478	+ 5·2	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes	22·2	22·2	6.800	1.300	2.600	3.700	6.300	284	5.720	258	+ 10·1	22·2	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·6	49·6	9.800	1.000	5.100	3.700	8 800	177	8.168	165	+ 7·3	49·6	49·6
Lonjatalbahn	114·3	114·3	25 200	9.100	21.900	22.500	44.400	388	43 974	385	+ 0·8	114·3	114·3
Losonczer Lokalbahn	28·5	28·5	6.200	6.300	2.600	13.600	16.200	568	15.446	542	+ 4·8	28·5	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	35.800	19.700	25.800	59.800	85.600	458	82.979	444	+ 3·2	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	29.100	12.400	20.400	28.000	48.400	424	47.368	415	+ 2·2	114·1	114·1
Máros-Ludás—Besztercze	110·3	110·3	5.600	2.600	4.800	9.800	14.600	132	14.012	127	+ 3·9	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	13.200	4.700	7.000	10.400	17 400	539	16.363	507	+ 6·3	32·3	32·3
Mátra u. Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	57.900	27.200	27.200	53.600	80.800	261	81.438	263	— 0·8	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.500	2.000	1.400	3.700	5.100	333	4.950	324	+ 2·8	15·3	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	7.500	3.300	3.800	9.100	12.900	315	12.270	300	+ 5 0	40·9	40·9
Nagybánya-Felsöbánya	9·1	. . . .	2.800	400	800	1.200	2.000	220	. . . .	. . .	. . .	9·1	. . .
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	11.900	3.900	7.500	6.700	14.200	500	13.573	478	+ 4·6	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	8.100	400	1.700	900	2.600	456	2.157	378	+ 20·6	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén	51·5	51·5	15.600	4.900	8.900	9.800	18.700	363	17.845	346	+ 4·9	51·5	51·5
Nagyvárad-Belényes-Váskoh	116·7	116·7	29.900	12.100	21.200	26.800	48.000	411	45.569	390	— 5·4	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	29.700	6.400	22.600	21.900	44.500	396	43.872	390	+ 1·5	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1905				1904							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
231.600	63.600	181.700	154.700	336.400	2.492	167.082	110.793	277.875	2.059	+ 21·0	4.271	3.528	Alvincz-Hermannstadt-Rotenthurmpaß
340.000	51.300	210.500	148 800	359.300	2.478	220.095	151.093	371.188	2.560	— 3 2	4.247	4 388	Baja-Zombor-Neusatz
66.300	22.600	35.900	62.400	98.300	1.655	34.891	61.254	96.145	1.619	+ 2·2	2.837	2.775	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
212.400	31.600	132.600	121.900	254.500	2.343	129.323	120.272	249.595	2.298	+ 2·0	4.016	3.939	Bács-Bodrogher Komitatsb.
114 700	33 700	51.300	75.400	126.700	1.532	52.542	70.618	123.160	1.489	+ 2·9	2.626	2.552	Békés-Csanáder Bahn
96.100	37.300	53.500	66.200	119.700	1.506	55.102	65 843	120.945	1.521	— 1·0	2.581	2 607	Bicske—Sárbogárd
246.300	60.000	190 200	220.800	411.000	2.313	181.278	213.908	395.186	2.224	+ 4·0	3.964	3.812	Biharer Vizinalbahnen
72.800	35.300	51.000	60.800	111.800	1.934	45.480	63.540	109.020	1.886	+ 2 5	3.315	3.233	Boldvatalbahn
297.100	143.000	198.400	527.100	725.500	7.113	181.759	439.570	621.329	6.091	+ 16·8	12.192	10.440	Brassó-Háromszéker L.B.
326.700	343.400	157.000	747.000	904.000	9.159	152.498	687.018	839.516	8.506	+ 7 7	15 699	14.579	Budapest-Gran-Füzitö
97.600	40.000	70.600	97.300	167.900	2.657	68.935	101.933	170.868	2.704	— 1·7	4.554	4.635	Budapest-Lájosmizse
26.200	35 700	8.100	74 900	83.000	3.487	7.328	64.112	71.440	3.002	+ 16·2	5.977	5.145	Csetnektal-Bahn
64.300	10.600	34.700	17.800	52 500	1.332	33.224	22.795	56.019	1.422	— 6·3	2.283	2.437	Debreczin—Nagy-Léta
181 800	57.300	100.100	166.200	266.300	1.955	102.966	183 494	286 460	2.103	— 7·0	3.351	3.605	Debreczin-Füzesabony
196 500	35.400	84.800	81.400	166.200	2.921	83.162	85.165	168.327	2.958	— 1·3	5.007	5.070	Debreczin-Hajdu-Nánás
599.500	302.000	331.800	1,027.700	1,359.500	3.999	314.041	979.087	1,293.128	3.804	+ 5·1	6.854	6.515	Westungar. Lokalbahnen
75.000	18.400	53.000	74.200	127.200	2.109	48.141	68 984	117.125	1.942	+ 8·6	3.615	3.329	Erste südw. Grenz-Lokalb.
112.400	56.100	83.800	107.100	190.900	1.794	76.528	106.289	182.807	1.718	+ 4·4	3.075	2.945	Weissenb. und Tolnaer K.B.
46.700	7.900	38.600	35.300	73.900	1.424	37.139	27.853	64.992	1 252	+ 13·7	2.441	2.146	Felek-Fogaraser Bahn
25.000	800	9.400	2.600	12.000	1.500	8.652	2.514	11.166	1.396	+ 7·4	2.571	2.393	Felsö-Eör—Felsö-LövöL.B.
35.700	6.600	15.500	11.500	27.000	1.080	14 298	14.511	28 809	1.152	— 6 3	1.851	1.975	Félegyháza-Majsaer L.B.
135.100	39 200	94.700	104 200	198.900	3.005	89.156	105.851	195.007	2.946	+ 2 0	5.151	5.049	Garamberzencze-Léva
274.600	103.100	195.800	294.200	490.000	2.411	185.837	302.617	488.454	2.404	+ 0·3	4.132	4.120	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
39.600	24 400	25.900	90.200	116.100	2.758	26.486	73.496	99.982	2.375	+ 16·4	4.727	4.071	Gyula-Fehervar-Zalatna
94.100	14.800	51.000	40.900	91.900	1.309	49.395	41.720	91.115	1.298	+ 0·8	2.244	2 225	Halas-Bácsalmás-Rigyicza
66 700	18.200	44.600	62.400	107.000	1.924	43.052	50.952	94.004	1.691	+ 13·0	3.298	2.898	Hegyes-Feketeh.-Palanka
63.100	21.400	37.800	57.100	94.900	2.688	34.051	55.505	89.556	2.537	+ 6·0	4.607	4.348	Héjasfalva-Szekely-Udvarh. (Székler Bahn)
9.100	5.200	4.300	9.900	14.200	1.136	3.712	8.246	11.958	957	+ 18·7	1.947	1.640	Hidegkut-Gyönk-Tamási
68.300	11.900	34.700	28.300	63.000	1.158	33.856	25.615	59.471	1.093	+ 5·9	1.985	1.873	Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
34.800	17.000	22.900	37.300	60.200	1.490	19.889	30.620	50.509	1.250	+ 19·2	2.554	2.143	Honter Komitatsbahn
29 700	5.500	9.200	7.300	16.500	1.634	2.490	2.782	5.272	2.197	— 25·6	2.801	3 768	Kaba-Nadudvarer Vizinalb.
74.300	23.400	54.500	49.300	103.800	1.922	50.947	46.103	97.050	1.797	+ 7·0	3.294	3.080	Kaposvár-Fonyod
30.500	12.400	13.600	24.800	38.400	1.466	12.808	18.291	31.099	1.187	+ 23·5	2.513	2.035	Kaposvár-Mocsolad
54.900	14.900	28.200	20.800	49.000	1.104	29.451	30.059	59.510	1.340	— 17·6	1.892	2.297	Karczag-Tiszafüred
77.800	54.200	63 100	149.600	212.700	3.599	57.322	153.303	210.625	3.564	+ 1·0	6.169	6.109	Kaschau-Torna
56 400	20.100	44.400	26.300	70.700	1.836	38.392	31.368	69.760	1.812	+ 1·3	3.147	3.106	Kecskemét-Füllöpszállás
69.100	6.700	27 500	13.100	40 600	1.353	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.319	. . .	Kecskemét-Lajosmizse
36.300	3.000	19.900	6.000	25 900	884	19.252	7.942	27.194	929	— 4·8	1.515	1.594	Kecskemet-Tisza-Ugh
107.100	16.400	49.600	49.500	99.100	2.864	46.643	39.890	86.533	2.501	+ 14·5	4.909	4.287	Keszthelyer Lokalbahn
63.400	15.600	55.500	55.100	110.600	1.083	49.853	52.107	101.960	999	+ 8·4	1.856	1.712	Kisküküllötalbahn
11.300	21.500	3.200	21.200	24.400	1.305	.2.711	20.925	23.636	1.264	+ 3·2	2.237	2.166	Komló—Bakócza-Felsöm.
49.300	7.300	19.800	21.600	41.400	1.800	17.598	13.920	31.518	1.370	+ 31·4	3.085	2.348	Körmend-Németujvár
175.900	70.800	113.300	218.800	332.100	3.410	107.073	169.700	276.773	2.842	+ 20·0	5.845	4.871	Körös-Belovár Lokalb.
45.600	6.800	17 600	26.100	43.700	1.968	17.334	18.858	36.192	1.630	+ 20·7	3.373	2.794	Kun-Szt. Márton-Szentes
68.400	7.400	37.500	26.100	63.600	1.282	36.164	25.273	61.437	1.239	+ 3·5	2.197	2.124	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
124.100	45.100	115.500	117.300	232.800	2.037	107 815	109.696	217.511	1.903	+ 7·0	3.491	3.262	Lonjatalbahn
36.000	39.200	17.000	83.600	100.600	3.530	13.784	77.993	91.777	3.220	+ 9·6	6.050	5.519	Losonczer Lokalbahn
223.800	131.800	168.200	449.600	617.800	3.302	162.843	382.285	545.128	2.914	+ 13·3	5.660	4.995	Ungarische Südostbahn
185.400	102.400	134.800	194.500	329.300	2.886	129.266	218.665	347.931	3.049	— 5·3	4.947	5.226	Ungar. Nordwestbahn
42.000	21.700	34.400	89.900	124 300	1.127	33.930	80.126	114.056	1.034	+ 9·0	1.932	1.772	Máros-Ludás—Besztercze
82.200	32.900	50.300	92.400	142.700	4.418	43.877	70.980	114.857	3.556	+ 24·2	7.572	6.095	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
359.900	171.700	166.300	352.700	519.000	1.675	174.596	342.239	516.835	1.668	+ 0·4	2.871	2.859	Mátra u. Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
34.400	9.400	10.500	10.900	21.400	1.399	10.498	15.213	25.711	1.680	— 16·1	2.398	2.880	Mezötur-Turkeve
48 800	23 600	24.600	71.100	95.700	2.340	23.017	67.285	90.302	2.208	+ 6·0	4.011	3.785	Muránytal-Bahn
20.300	3.500	4 700	9.400	14.100	1.549	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.655	. . .	Nagybánya-Felsöbánya
66.600	25.000	41.400	46.300	87.700	3.088	39.517	42.730	82.247	2.896	+ 6·6	5.293	4 964	Nagy-Belicz—Privigye
28.400	2.900	6.700	6.400	13.100	2.298	6.547	5.256	11.803	2.071	+ 11·0	3.939	3.550	Hermannstadt—N.-Disznod
87.700	44.200	50.600	95.000	145.600	2.827	47.697	84.035	131.732	2.558	+ 10·5	4.845	4.384	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén
164.300	103.200	116.200	300.600	416.800	3.572	111.854	244.177	356.031	3.051	+ 17·1	6.122	5.229	Großwardein-B.-Vaskoh
193.200	50.800	150.600	175.300	325.900	2.899	145.403	174.317	319.720	2.844	+ 1·9	4.969	4.875	Nógráder Komitatsbahnen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Juli 1905	1904	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1904: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Matészalka . . .	57·0	57·0	12.400	8.800	7.800	22.000	29.800	523	28.977	508	+ 3·0	57·0	57·
Nyiregyháza-Vásárosnamény . .	58·2	. . . .	6.300	3.000	5.000	9.000	14.000	241	. . . .	.	. . .	58·2	. . .
Ó-Becse—Ujvidék—Titel	102·6	102·6	32.200	2.400	21.900	8.700	30.600	298	29.006	283	+ 5·3	102·6	102·
Pancsova-Petrovoszello	33·6	33·6	6.800	3.800	6.300	7.000	13.300	396	12.923	385	+ 2·9	33·6	33·
Pápa-Bánhida	93·1	93·1	11.100	6.300	6.600	16.000	22.600	243	21.589	232	+ 4·7	93·1	93·
Pápa-Csorna	36·4	36·4	10.400	2.200	4.700	4.100	8.800	242	8.422	231	+ 4·8	36·4	36·
Petroszény-Livazény-Lupény . .	18·1	18·1	14.100	61.200	4.100	71.000	75.100	4.149	74.605	4.122	+ 0·7	18·1	18·
Pozsony-Komárom-Puszta Tenyö	97·3	97·3	30.600	5.100	19.600	17.600	37.200	382	36.220	372	+ 2·7	97·3	97
Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	11.500	5.300	6.000	11.000	17.000	491	16.137	466	+ 5·4	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	4.800	3.000	2.500	5.800	8.300	224	8.181	221	+ 1·4	37·1	37·
Ruma-Klenák	30·9	30·9	6.600	700	3.500	1.800	5.300	172	4.988	161	+ 6·8	30·9	30·
Ruma-Vrdnik	17·4	17·4	1.300	7.200	500	6.600	7.100	408	6.812	391	+ 4·3	17·4	17·
Somogy-Szobb—Bárcs	47·1	47·1	10.900	3.000	4.800	7.500	12.300	261	11.820	251	+ 4·0	47·1	47·
Oedenburg-Pozsony	72·0	72·0	25.900	7.900	14.000	21.000	35.000	486	34.653	481	+ 1·0	72·0	72·
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	7.800	2.600	5.000	7.500	12.500	316	11.621	293	+ 7·8	39·6	39·
Szátmar-Nagybánya	60·3	60·3	13.100	4.500	12.400	19.600	32.000	531	30.423	505	+ 5·1	60·3	60·
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	42.700	4.000	26.900	18.500	45.400	337	43.032	319	+ 5·6	134·7	134
Szegzárd-Báttaszék	19·2	19·2	8.800	1.100	3.000	1.900	4.900	255	4.685	244	+ 4·5	19·2	19·
Szentes—Hod-Mező-Vásarhély .	34·6	34·6	12.600	3.500	5.900	6.200	12.100	350	11.067	320	+ 9·4	34·6	34·
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz . . .	95·7	95·7	26.300	14.700	14.700	33.800	48.500	507	46.022	481	+ 5·4	95·7	95·
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	6.500	1.200	3.900	2.200	6.100	114	5.584	104	+ 9·6	53·5	53·
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	12.300	4.900	12.300	19.100	31.400	291	30.511	283	+ 2·8	107·8	107·
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	22.900	22.800	16.000	48.600	64.600	534	63.226	523	+ 2·1	121·0	121·
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	8.900	1.800	5.500	4.400	9.900	152	9.466	146	+ 4·1	65·0	65·
Steinamanger-Pinkafeld	52·3	52·3	20.300	4.700	14.000	17.000	31.000	593	30.182	577	+ 2·8	52·3	52·
Steinamanger-Rum	21·1	21·1	6.400	1.500	2.300	1.400	3.700	175	3.411	162	+ 8·0	21·1	21
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	13.700	2.200	10.300	4.700	15.090	490	14.217	465	+ 5·4	30·6	30·
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	20.500	1.500	11.700	4.000	15.700	245	15.142	236	+ 3·8	64·1	64·
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·4	52·4	10.500	2.600	8.800	9.600	18.400	351	17.627	336	+ 4·5	52·4	52·
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	14.700	2.900	10.600	8.000	18.600	296	18.310	291	+ 1·7	62·9	62·
Tisza-Polgar—Nyiregyházá . .	55·8	55·8	8.300	2.100	3.900	4.500	8.400	151	7.877	141	+ 7·1	55·8	55·
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	56.300	14.100	36.000	55.000	91.000	262	89.743	259	+ 1·2	346·9	346
Töketerebes-Gálszécs-Varannó L.B.	30·5	30·5	7.900	3.000	3.800	5.000	8.800	289	8.394	275	+ 5·1	30·5	30
Ujszász—Jasz-Apáti Vizinalbahn	31·6	31·6	7.800	4.200	2.900	7.000	9.900	313	9.445	299	+ 4·7	31·6	31
Warasdin-Golubovec	36·5	36·5	10.000	9.000	3.200	12.000	15.200	416	14.797	405	+ 2·7	36·5	36
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	17.900	4.700	11.300	13.000	24.300	287	23.913	283	+ 1·4	84·6	84
Vinkovce-Brčka	53·1	53·1	6.800	9.400	6.300	27.700	34.000	640	31.798	599	+ 6·8	53·1	53
Vinkovce-Zupanje	33·4	33·4	4.400	2.900	2.600	5.700	8.300	263	7.438	223	+ 15·1	33·4	33
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz	83·5	83·5	11.500	9.300	6.900	31.900	38.800	465	38.445	460	+ 1·1	83·5	83
Zsebely-Csákovar-Bóka	48·3	48·3	7.400	2.200	3.900	4.800	8.700	180	7.904	164	+ 9·8	48·3	48·
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	7.900	3.800	4.200	7.200	11.400	256	10.858	243	+ 5·3	44·6	44·
Lokalbahnen zusammen . .	8.864·1	8.756·0	3,009.785	893.471	1,504.046	2,184.906	3,688.952	416	3,574.825	408	+ 2·0	8.858·6	8.736·
Hauptsumme . . .	18.253·5	18.141·4	7,607.340	3,165.863	7,890.631	17,115.108	25,005.739	1.370	24,544.589	1.353	+ 1·2	18.244·6	18.122

Verkehr und Einnahmen der Bosnischen

im Monate **Juli** 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Eisenbahnen mit

Benennung der Eisenbahn	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1905	1904
K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	19.572	9.456	16.397	38.876	55.273	526	52.000	495	+ 6·3	105·0	105
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	213.073	107.382	185.848	754.878	940.726	1.222	793.794	1.031	+ 19·0	770·0	770

Eisenbahn mit

Benennung der Eisenbahn	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1905	1904
Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	163.644	5.870	14.203	8.107	22.310	3.914	22.103	3.878	+ 1·0	5·7	5
Summe . . .	880·7	880·7	396.289	122.708	216.448	801.861	1,018.309	1.156	867.897	985	+ 17·4	880·7	880

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Juli

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1905 für Güter	Einnahmen 1905 im ganzen	Einnahmen 1905 pro Kilometer	Einnahmen 1904 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1904 für Güter	Einnahmen 1904 im ganzen	Einnahmen 1904 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1905	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1904	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
82.200	40.700	54.500	150.900	205.400	3.604	51.552	122.179	173.731	3.048	+ 18·2	6.177	5.224	Nyiregyháza-Mátészalka
41.400	17.500	33.700	67.200	100.900	1.734	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.972	. . .	Nyiregyháza-Vásárosnam.
237.000	16.400	175.600	65.700	241.300	2.352	159.583	59.705	219.288	2.137	+ 10·1	4.031	3.663	Ó-Becse—Ujvidék—Titel
40.900	22.900	41.300	42.800	84.100	2.503	38.169	41.849	80.018	2.381	+ 5·1	4.290	4.081	Pancsova-Petrovoszello
90.000	38.800	49.900	98.600	148.500	1.595	48.616	86.759	135.375	1.454	+ 9·7	2.734	2.492	Pápa-Bánhida
76.600	15.300	33.800	27.500	61.300	1.684	33.954	28.726	62.680	1.722	— 2·2	2.886	2.952	Pápa-Csorna
81.100	373.800	24.200	431.000	455.200	25.149	21.721	411.700	433.421	23.946	+ 5·0	43.105	41.043	Petroszény-Lupény
213.600	33.400	140.600	123.700	264.300	2.716	134.320	111.030	245.350	2.522	+ 7·7	4.655	4.323	Pozsony-Komárom-P. Tenyö
81.100	32.300	40.900	81.000	121.900	3.523	40.115	66.931	107.046	3.094	+ 13·1	6.038	5.303	K.-Szt. Márton
42.600	22.000	19.500	34.700	54.200	1.461	21.447	43.237	64.684	1.744	— 16·2	2 504	2.989	Püspökladány—F.-Gyarmat
44.200	7.000	23.900	13.200	37.100	1.201	19.537	14.189	33.726	1.091	+ 10·1	2.059	1.870	Ruma-Klenák
7.500	41.800	3.600	38.700	42.300	2.431	3.055	36.699	39.754	2.285	+ 6·4	4.167	3.916	Ruma-Vrdnik
76.200	27.400	33.500	69.800	103.300	2.193	32.266	64.114	96.380	2.046	+ 7·2	3.759	3.507	Somogy-Szobb—Barcs
179.300	53.800	85.900	132.900	218.800	3.039	85.064	125.552	210.616	2.925	+ 3·9	5.209	5.013	Ödenburg-Pozsony
57.100	16.800	36.300	48.200	84.500	2.134	35.359	46.363	81.722	2.064	+ 3·4	3.658	3.538	Szatmár-Fehérgyarmat
71.100	31.600	78.400	160.300	238.700	3.959	68.347	137.012	205.359	3.406	+ 16·2	6.786	5.838	Szátmar-Nagybánya
293.300	32.200	195.700	140.800	336.500	2.498	185.692	144.673	330.365	2.453	+ 1·8	4.282	4 204	Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek
69.400	7.700	24.800	12.200	37.000	1.927	23.163	13.778	36.941	1.924	+ 0·2	3 303	3.298	Szegzárd-Báttaszek
89.300	20.500	41.200	46.800	88.000	2.543	40.562	38.888	79.450	2.296	+ 10·8	4.359	3.935	Szentes—H.-M.-Vásárhely
160.400	102.200	95.300	269.000	364.300	3.807	91.455	239.719	331.174	3 461	+ 10·0	6.525	5.932	Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz
52.500	10.600	31 300	21.100	52.400	979	30.810	17.706	48.516	907	+ 7·9	1.678	1.555	Szigetvár-Kaposvár
80.500	29.700	84.600	139.000	223.600	2.074	76.761	119.278	196.039	1.819	+ 14·0	3.555	3.118	Szilágyságer Eisenbahn
153.600	145.200	112.700	331.700	444.400	3.639	106.732	312.849	419.581	3.468	+ 5·0	6.238	5.944	Slavonische Lokalbahn
69.000	10.100	37.400	24.900	62.300	958	39.136	26.834	65.970	1.015	— 5·6	1.642	1.740	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
117.700	32.400	82.000	125.200	207.200	3.962	80.383	116.778	197.161	3.770	+ 5·1	6.791	6.462	Steinamanger-Pinkafeld
44.000	8 300	18 300	8.000	26.300	1.246	17.549	7.560	25.109	1.190	+ 4·7	2.136	2.040	Steinamanger-Rum
43.600	10.500	32.400	24.000	56.400	1.843	32.386	21.724	54.110	1.768	+ 4·2	3.159	3.030	Temesvár—Buziás
106.600	18.200	63.200	38.800	102.000	1.591	60.652	42.288	102.940	1.606	— 0·9	2.727	2.753	Temesvár—Lippa-Radna
71.200	16.800	62.800	67.300	130.100	2.483	61.508	62.392	123.900	2.365	+ 5·0	4.256	4.054	Temesvár-Modos-Temesvár
103.600	18.900	70.500	48.400	118.900	1.890	72.116	49.111	121.227	1.927	— 1·9	3.239	3.303	Temesvár—N.-Szt. Miklos
65.200	12.600	30.000	26.400	56.400	1.011	29.845	29.059	58.904	1.056	— 4·3	1.733	1.810	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
429.700	93.800	288.300	341.300	629.600	1.815	294.667	371.348	666.015	1.920	— 5·5	3.111	3.291	Torontáler Lokalbahn
44.200	19.000	23.900	25.300	49.200	1.613	21.499	22.810	44.309	1.453	+ 11·0	2.765	2.490	Töketerebes-Varannó L.-B.
65 500	30.900	23.300	42.200	65.500	2.073	23.124	49.240	72.544	2.296	— 9·7	3.553	3.935	Ujszász—Jasz-Apáti V.-B.
55.700	48.500	20.000	66.600	86.600	2.373	19.225	64.980	84.205	2.307	+ 2·9	4.067	3.954	Varasdin-Golubovec
123.100	36.800	83.100	106.200	189.300	2.238	80.878	97.863	178.741	2.113	+ 5·9	3.836	3.622	Versecz—Kubin-Dunapart
48.500	62.100	40.700	218.400	259.100	4.879	39.519	162.834	202.353	3.811	+ 28·0	8.363	6.532	Vinkovce-Brčka
27.200	14.400	16.100	33.000	49.100	1.470	15.104	25.496	40.600	1.216	+ 20·9	2.520	2.084	Vinkovce-Zupanje
80.400	67.600	43 800	218.100	261.900	3.137	41.674	216.477	258.151	3.092	+ 1·4	5.377	5.304	Zolyom-Brezó—Breznób.—Tiszolcz
55 800	10.900	26.900	23.200	50.100	1.037	26.456	21.497	47.953	993	+ 4·4	1.777	1.702	Zsebely-Csákovár-Bóka
50.000	32.500	28.700	70.500	99.200	2.224	25.406	62 841	88 247	1.979	+ 12·4	3.812	3.392	Zsitvatal-Bahn
,437.207	6,155.970	9,401.561	15,679.253	25,080.814	2.832	8,889.345	14,711.951	23,601.296	2.701	+ 4·8	4.855	4.630	**Lokalbahnen zusammen**
,847.717	22,523.139	48,683.157	120,039.418	168,722.575	9.248	45,524.143	117,538.039	163,062.182	8.998	+ 2·8	15.854	15.425	**Hauptsumme**

und Herzegowinischen Eisenbahnen

ersten sieben Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Dampfbetrieb.

120.710	53.099	95.149	232.142	327.291	3.116	88.262	240.405	328.667	3.130	— 0 4	5 343	5.366	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
982.238	648.003	1,019.138	4,534.933	5,554.071	7.213	1,199.543	4,294.246	5,493.789	7.135	+ 1·1	12.365	12.231	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

1,065.240	37.515	76 851	50.872	127.723	22.407	77.115	53.146	130.261	22.853	— 2·0	38.412	39.176	Stadtbahn in Sarajevo
2,168.188	738.617	1,191.138	4,817.947	6,009.085	6.823	1,364.920	4,587.797	5,952.717	6.759	+ 0·9	11.696	11.586	**Summe**

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Bauordnung. Die Vertagung der Bestimmung der Baulinie und des Niveaus kann nicht auf den Mangel eines Regulierungsplanes gestützt werden. (Niederösterreich.)

Alexander W., Kaufmann in R., hat am 30. April 1902 bei der Gemeinde um die Baubewilligung zur Vergrößerung eines in seinem Hausgarten stehenden Magazines angesucht. Mit Beschluß des Gemeindeausschusses vom 4. Mai 1902 wurde die Baulinie und das Niveau für diesen Zubau genehmigt. Nachdem die Bezirkshauptmannschaft O. am 13. Mai 1902 der ermittelten Baulinie und dem Niveau gemäß § 4 Bau-O. für Niederösterreich vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 36, zugestimmt hatte, wurde dem Alexander W. mit Dekret des Gemeindevorstehers vom 15. Mai 1902, Z. 507, die Baubewilligung erteilt. Hiergegen hat Jakob K., Hausbesitzer in Retz, einen Rekurs eingebracht, in welchem das Verfahren in mehrfacher Beziehung als mangelhaft bezeichnet und die Verletzung mehrerer positiver Bestimmungen der Bauordnung behauptet wird. Der niederösterreichische Landesausschuß hat über diesen Rekurs mit Entscheidung vom 8. Juli 1902, Z. 37.727, den Gemeindeausschußbeschluß vom 4. Mai 1902, womit die Baulinie und das Niveau zum fraglichen Zubau genehmigt wurde, aufgehoben, und zwar mit der Begründung, daß im § 5 n.-ö. Bau-O. jede Gemeinde verpflichtet werde, bei Regulierung der Straßen und Gassen eines Ortes oder einzelner Ortsteile einen Regulierungsplan zugrunde zu legen und daß demnach, wenn der Gemeindeausschuß im vorliegenden Falle sich in eine Beschlußfassung über eine Baulinien- und Niveaubestimmung eingelassen hat, ohne daß ein derartiger Regulierungsplan vorgelegen sei, dies als ein mangelhaftes Verfahren bezeichnet werden müsse. Außerdem hat der Landesausschuß in dem Verfahren auch noch einen weiteren, später noch zu besprechenden formellen Mangel gefunden. Es hat demnach der Landesausschuß dem Gemeindevorstande den Auftrag erteilt, die unter dem 15. Mai ergangene Baubewilligung sofort zu widerrufen, einen Regulierungsplan zu verfassen und erst daraufhin einen Gemeindeausschußbeschluß in dieser Angelegenheit einzuholen, sowie nach den Bestimmungen der Bauordnung vorzugehen.

Gegen diese Entscheidung des Landesausschusses hat Alexander W. die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof eingebracht, in welcher die Entscheidung des Landesausschusses als jeder rechtlichen Basis entbehrend und insbesondere eine Berufung auf die Bestimmungen des § 5 Bau-O. als gänzlich unzutreffend bezeichnet wird.

Es war zu erwägen, daß im § 5 Bau-O. den Gemeinden die Verpflichtung, ihren Beschlüssen einen Regulierungsplan zugrunde zu legen, nur für den Fall auferlegt wird, daß es sich um Verbauung bisher freier Plätze, um Wiederverbauung größerer Brandstätten oder um Regulierung der Straßen und Gassen eines Ortes handelt, daß jedoch im vorliegenden Falle es sich tatsächlich um keine der hier (und zwar taxativ) aufgezählten Aktionen gehandelt hat, daß vielmehr den Gegenstand der baubehördlichen Amtshandlung einzig und allein das Ansuchen des gegenwärtigen Beschwerdeführers um die Baubewilligung behufs Vergrößerung eines in seinem Hausgarten stehenden Magazines bildete. Wenn man noch weiters in Betracht zieht, daß vor Erteilung dieser Bewilligung nach den §§ 1 und 24 Bau-O. — da es sich um einen an einer öffentlichen Gasse zu führenden Bau handelte — die Baulinie oder das Niveau zu ermitteln war und tatsächlich ermittelt worden ist und daß hiermit für den speziellen Fall diejenigen tatsächlichen Grundlagen, welche im allgemeinen durch einen Regulierungsplan geboten werden sollen, in concreto ebenfalls geliefert werden und tatsächlich geliefert worden sind, so muß man zu der Rechtsanschauung gelangen, daß jene Verletzung der Bestimmungen der Bauordnung, wegen welcher der Landesausschuß den Gemeindeausschußbeschluß aufgehoben hat, nicht vorgelegen ist, daß vielmehr die Entscheidung des Landesausschusses auf einer unrichtigen Auffassung und Anwendung des Gesetzes beruht.

(Erkenntnis vom 7. Juli 1903, Z. 7591; Budw. Nr. 1935 A.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk und von der Station Mank nach Ruprechtshofen. (Adaptierung der Aufnahmsgebäude in den Stationen Frankenfels und Ruprechtshofen.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat unterm 17. August auf Grund der vorgenommenen Überprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Projekte, betreffend die Adaptierung der Aufnahmsgebäude in der Station Frankenfels der Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk und in der Station Ruprechtshofen der Lokalbahn Mank-St. Leonhard am Forst-Ruprechtshofen den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.

[E.-M.-Z. 37.947.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau. (Detailprojekt für die Variante in der Teilstrecke von km 48·5 bis km 49·9: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. August die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über das vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegte Detailprojekt für die Variante in der Teilstrecke von km 48·5 bis km 49·9 der projektierten Lokalbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau im Sinne der einschlägigen Bestimmungen die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung durchzuführen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten.

[E.-M.-Z. 37.431.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Tarnów nach Szczucin. (Typenplan für die Aufnahmsgebäude in den Stationen Żabno, Olesno und Medrzechów, sowie Detailprojekt für das Aufnahmsgebäude in der Station Dabrowa.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. August den vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Typenplan für die Aufnahmsgebäude in den Stationen Żabno, Olesno und Medrzechów, sowie das gleichzeitig überreichte Detailprojekt für das Aufnahmsgebäude in der Station Dabrowa der normalspurigen Lokalbahn Tarnów-Szczucin vom fachlichen Standpunkte prinzipiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Überprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen.

[E.-M.-Z. 38.143.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Ruprechtshofen nach Wieselburg a. d. Erlauf. (Generelles Projekt: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. August die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirch-

berg a. d. Pielach-Mank in St. Pölten vorgelegte generelle Projekt für eine ungefähr 11·5 km lange schmalspurige Lokalbahn von der Station Ruprechtshofen der Zweiglinie Ober-Grafendorf—Mank—Ruprechtshofen der Pielachtalbahn nach Wieselburg a. d. Erlauf im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 35.679.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Bahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 23. August der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Meisels und Konsorten in Budapest für:

a) eine von der Station Alvácza der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen abzweigende und diese über Felvácza und die Gemarkung der Großgemeinde Kazanest,

b) oder als Variante der Linie a) über Almás-Zelistye, Mikanesd und die Gemarkung der Gemeinde Poganesd in der Station Zám,

c) oder als Variante der Linie b) über Obescia, Rossia, Korbest-Petri und die Gemarkung der Gemeinde Szelistye gleichfalls in der Station Zám

mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende schmalspurige (70 cm Spurweite) Rustikal-, eventuell Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 23. August dem Maximilian Kriegler in Máramaros-Sziget und Konsorten für ein im Bereiche der Komitate Máramaros, Szatmár, Besztercze-Naszod und Szolnok-Doboka zu erbauendes Lokalbahnnetz, und zwar:

a) für eine von der zukünftigen Station Magyar-Lápos der projektierten Lokalbahn Nagy-Somkút—Macskamczö—Magyar-Lápos ausgehende und diese einerseits über Oláhlápos und Farkasrév, eventuell Vánczfalva in der Hauptstation Máramaros-Sziget mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie den Máramaroser Salzbahnen, anderseits von der Station Máramáros-Sziget aus in der Station Deés mit der Szamostalbahn;

b) eine von der zukünftigen Station Magyar-Lápos der Linie a) ausgehende und diese in einer der beiden Stationen Csicsó-Keresztúr oder Galgó mit der Linie Deés—Ilosva—Drágosfalva—Borgó-Becztercze

verbindende Linie, und zwar sämtliche Linien als schmalspurige Lokalbahnen mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Station Ludas.) Die Station Ludas der Hauptlinie Budapest—Vámosgyörk — Ludas — Kál - Kapolna — Lawoczne — (Stryj — Lemberg) wurde für den bedingten Aufenthalt der Schnellzüge eröffnet.

Lokalbahn Nagyvárad (Großwardein) — Nyárló — Vaskóh-Barest. (Haltestelle Nyárló.) Die bisher für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Nyárló wurde für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Ausgeschlossen sind Güter, deren Auf- und Abladung besondere Hebevorrichtungen erfordern.

Projektierte Lokalbahn Zsebely - Liebling. (Konzessionserteilung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Direktion der Lokalbahn-Gesellschaft Zsebely-Csákovár-Bóka im Vereine mit der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Ludwig Fábián in Budapest die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden, von der Station Zsebely abzweigenden, bis zur Großkommune Liebling führenden, normalspurigen Lokalbahn erteilt. Die Baukosten dieser von den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen zu betreibenden Linie sind mit K 700.000 bemessen, wovon K 60.000 auf die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 8000 auf die Anlage eines Reservefonds entfallen.

Lokalbahn Haraszti - Ráczkeve. (Erhöhung des Aktienkapitales.) Der Direktion der Budapester Lokalbahnen wurde die Genehmigung erteilt, das für die Teilstrecke Haraszti-Ráczkeve ihres Betriebsnetzes mit K 1,400.000 bemessen gewesene Aktienkapital auf K 1,460.000 zu erhöhen.

Projektierte Lokalbahn Miskolcz - Diósgyör. (Konzessionserteilung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Emil Török und Konsorten die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer von einem geeigneten Punkte des Miskolczer Straßenbahnnetzes ausgehenden, bis zur Stadt Diósgyör führenden normalspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe erteilt. Die Baukosten sind mit K 927.000 bemessen, wovon K 232.000 auf die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 10.000 auf die Anlage eines Reservefonds entfallen.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. September dem öffentlichen Verkehre übergebene 1·83 km lange Verbindungsbahn Rödelheim-Rebstock — mit Abzweigung in der Richtung nach Höchst a. M. (1·13 km) — der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M., sowie die am 24. August dem öffentlichen Verkehre übergebene 54·448 km lange Strecke Strzylki-Topolnica—Sianki der k. k. österr. Staatsbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro August 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	150·08	1440·61	1440·61	150·08
Roggen	304·55	—	—	304·55
Gerste	225·68	—	—	225·68
Hafer	397·50	756·18	910·48	243·20
Mais	2091·20	999·19	1521·67	1568·72
Mehl	1265·04	1019·80	1157·70	1127·14
Wein	6322·81	44·77	328·79	6038·79
Verschiedene	1459·04	622·02	527·13	1553·93
Zusammen	12215·90	4882·57	5886·38	11212·09
Versicherungswert K	471.000	64.500	96.600	438.900

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	25	1	4	22
Versicherungswert K	156.300	14.000	41.400	128.900
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswert K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck bringt die Lieferung und Montierung des eisernen Dachstuhles samt Torständern für eine halbrunde Lokomotivremise mit 18 Ständen am Personenbahnhofe in Salzburg im Offertwege zur Vergebung.

Die Konstruktion im gerechneten Gesamtgewichte von 102.746 kg ist nach vorliegenden Detailplänen auszuführen.

Die Montierung der Dachkonstruktion am Bauplatze hat binnen 11 Wochen nach Zuschlag der Arbeiten zu beginnen und muß in 5 Wochen vollendet sein.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Angebote sind unter verschlossenem Umschlage mit der Aufschrift „Angebot für die Lieferung und Montierung des eisernen Dachstuhles der Lokomotivremise am Personenbahnhofe in Salzburg" spätestens bis **18. September 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Angebote erfolgt am nächsten Tage um 9 Uhr früh bei der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung und steht es den Anbotstellern und ihren Vertretern frei, der Angebotseröffnung beizuwohnen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Angebote erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Eröffnungstage und bleiben die Offerenten bis zu diesem Zeitpunkte an ihr Angebot gebunden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ausdrücklich das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Ablehnung der eingelangten Offerte zu entscheiden, eventuell auch alle Angebote zurückzuweisen.

Vor Abgabe des Angebotes ist bei der Direktionskassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck ein Vadium in der Höhe von 5 Prozent der angebotenen Gesamtsumme zu erlegen, welcher Betrag nach eventuellem Zuschlag der Arbeiten die Kaution zu bilden hat.

Die Angebotbehelfe, als: Projektspläne, statische und Gewichtsberechnung und Bedingnisse liegen bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg, Weiserstraße 20, 2. Stock, während der Amtsstunden zur Einsicht auf und können dort auch mit den zur Angebotstellung vorgeschriebenen Offertformularen käuflich erworben werden.

Ermäßigte Tarife für Transporte von Inventarien, Materialien etc., sowie ermäßigte oder freie Fahrten für Angestellte oder Arbeiter werden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nicht gewährt.

Angebote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an Radreifen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1906 sicherzustellen.

Der Bedarf für die genannte Zeitperiode beläuft sich auf:

400 Stück Radreifen für Lokomotiven, und zwar teils aus Tiegelgußstahl, und teils aus Spezialstahl von 820—1774 mm lichtem Durchmesser und 143 mm Breite,

220 „ Radreifen für Tender aus Martinflußstahl von 858 bis 974 mm lichtem Durchmesser und 143 mm Breite.

350 „ Radreifen für Wagen aus Martinflußstahl von 685 bis 910 mm lichtem Durchmesser und 138 mm Breite.

Die auf die Lieferung der ganzen vorstehend angegebenen Bedarfsmenge oder eines Teiles derselben reflektierenden Firmen haben ihre vorschriftsmäßig verfaßten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke zu K 1·— zu versehen sind, bis zum **27. September 1905, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der Österr. Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind pro 100 kg fracht- und zollfrei einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen, und zwar sowohl für 10.000 kg- als auch für 5000 kg-Ladungen.

Die Offerenten haben ferner die Erklärung abzugeben, daß sie mit den offerierten Preisen bis 30. November 1905 im Worte bleiben.

Die Offerte sind versiegelt und überschrieben mit: **„Offert auf Lieferung von Radreifen"** einzureichen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich vor, die Lieferung entweder im ganzen an einen Offerenten oder geteilt an mehrere zu vergeben, oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere Weise sicherzustellen.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, am 5. September 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Station Kržeschitz in den Ausnahmetarif 41 (für Obst) des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Kržeschitz der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn in den Ausnahmetarif Nr. 41 (für Obst, frisches u. s. w.) des Tarifheftes 1 unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif gültigen Tarifbestimmungen mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Station	Eigentumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
		Bremen [1]) (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B.[1]), Wilhelmsburg		Stettin [1])		Warnemünde		anderen deutschen Hafenstationen
		a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	
		I. verpackt.								
Kržeschitz	Ö.N.W.B.	434	390	413	372	303	273	383	344	Siehe die Tabellen auf Seite 26 und 27 des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902
		II. unverpackt.								
Kržeschitz	Ö.N.W.B.	434	382	413	364	303	265	383	336	

[1]) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9, bezw. 11 des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Die Kilometerentfernungen für Kržeschitz sind um je 4 km geringer als jene für Polepp (letztere siehe auf Seite 256 des Tarifes, Teil II, Heft 1).

Wien, am 7. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905. [1316]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung der Winterfahrordnung mit 1. Oktober 1905.

Am 1. Oktober 1905 werden nachstehende Fahrplanänderungen eintreten:

Der Schnellzug Nr. 3 A, Abfahrt Wien 9 U. 10 M. nachts, Ankunft Oderberg 2 U. 49 M. nachts, wird an jedem Montag und Freitag durch den Sonder-Schnellzug Nr. 3 V, Abfahrt Oderberg 3 U. 15 M. früh, Ankunft Krakau 6 U. 9 M. früh, fortgesetzt.

In Trzebinia wird die beschleunigte Schnellzugsverbindung nach Granica, Warschau und St. Petersburg durch den an jedem Montag und Freitag verkehrenden Sonder-Schnellzug Nr. 1403/1503, Abfahrt Trzebinia 5 U. 27 M. früh, Ankunft Granica 6 U. 10 M. früh, bezw. Ankunft in Warschau an jedem Montag und Freitag 1 U. 37 M. nachm., Ankunft in St. Petersburg an jedem Dienstag und Samstag 11 U. 20 M. vorm. hergestellt.

Die beschleunigte wöchentlich zweimalige Verbindung von St. Petersburg und Warschau nach Wien wird mit dem von St. Petersburg an jedem Donnerstag und Sonntag um 6 U. abends und von Warschau an jedem Freitag und Montag um 5 U. 27 M. nachm. abgehenden Kurierzug und den an jedem Montag und Freitag verkehrenden Sonder-Schnellzug Nr. 1504 N/1404 N, Abfahrt Granica 10 U. 21 M. nachts, Ankunft Trzebinia 11 U. 8 M. nachts, sowie durch den an jedem Montag und Freitag von Krakau um 10 U. 20 M. nachts nach Oderberg abgehenden Sonder-Schnellzug Nr. 4 N, welcher an diesen Tagen zum Anschlusse an den Schnellzug Nr. 4 A, Abfahrt von Oderberg 1 U. 34 M. nachts, Ankunft Wien 7 U. 8 M. früh, verkehrt, hergestellt.

Mit diesen Zügen werden direkte Schlafwagen I./II. Klasse von Wien nach Warschau, bezw. nach St. Petersburg und retour verkehren.

Der Schnellzug Nr. 7, Abfahrt Wien 8 U. früh, nach Brünn, wird in Drösing einen bedingungsweisen Aufenthalt nur zum Aussteigen nehmen.

Der von Wien um 12 U. 15 M. nachm. abgehende Schnellzug Nr. 1/1401/1501 wird in Granica den Anschluß an den um 11 U. 21 M. nachts abgehenden und in Warschau um 9 U. 32 M. vorm. eintreffenden Personenzug vermitteln.

Der Schnellzug Nr. 11, Abfahrt Wien 3 U. 15 M. nachm., Ankunft Oderberg 8 U. 50 M. abends, wird von Oderberg bis Krakau mit Wagen I., II. und III. Klasse fortgesetzt, von Oderberg um 9 U. nachts abgehen, in Petrowitz, Chybi, Dzieditz, Oświęcim, Trzebinia und Krzeszowice Aufenthalt nehmen und in Krakau um 11 U. 40 M. nachts eintreffen.

Zum Anschlusse an diesen Schnellzug wird der Personenzug Nr. 1313 (neue Nummer 1311) von Dzieditz statt um 9 U. 23 M. um 10 U. 10 M. nachts abgehen und in Saybusch um 11 U. 16 M. nachts eintreffen.

Zur Herstellung eines Anschlusses in Trzebinia an diesen Schnellzug wird ein neuer Schnellzug Nr. 1411/1511, Abfahrt von Trzebinia um 11 U. 10 M. nachts, Ankunft Granica um 11 U. 47 M. nachts, eingeführt.

Dieser neue Schnellzug wird in Granica den Anschluß an den Schnellzug Nr. 2 nach Warschau (Ankunft 7 U. 42 M. früh), bezw. nach St. Petersburg (Ankunft 8 U. 45 M. früh) und nach Moskau (Ankunft 3 U. 35 M. nachm.) herstellen.

Der neue Schnellzug Nr. 1411/1511 wird in Trzebinia auch die Verbindung an den von Podwołoczyska um 10 U. 36 M. vorm. und von Krakau um 10 U. nachts abgehenden Schnellzug Nr. 4 nach Granica, bezw. Warschau, St. Petersburg und Moskau vermitteln.

Mit dem Schnellzuge Nr. 11 werden noch folgende neue Verbindungen nach Krakau, bezw. nach Warschau, St. Petersburg und Moskau hergestellt, und zwar:

Via Prerau an den um 4 U. 20 M. nachm. von Brünn abgehenden Personenzug, an den von Dresden um 7 U. früh und von Karlsbad um 6 U. 56 M. früh abgehenden Schnellzug.

Via Schönbrunn an den von Troppau um 7 U. 20 M. abends abgehenden Personenzug.

Via Oderberg an die von Kaschau um 12 U. 35 M. nachm. und von Budapest um 7 U. 20 M. früh abgehenden Schnellzüge, an den von Leipzig (via Kohlfurt—Breslau) um 8 U. 36 M. früh abgehenden Schnellzug.

Via Petrowitz an den von Karwin um 8 U. 20 M. abgehenden Personenzug.

Via Oświęcim an den von Leipzig um 8 U. 36 M. früh abgehenden Schnellzug und an den von Oświęcim um 11 U. 55 M. nachts nach Kandrzin abgehenden Personenzug.

Der Schnellzug Nr. 12, Abfahrt Oderberg 6 U. 50 M. früh, Ankunft in Wien 1 U. 6 M. nachm., wird in der Strecke von Krakau bis Oderberg mit Wagen I., II. und III. Klasse neu eingeführt.

Dieser Schnellzug wird von Krakau um 3 U. 26 M. früh abgehen, in den Stationen Krzeszowice, Trzebinia, Chrzanów, Oświęcim, Jawiszowice, Dzieditz, Chybi, Pruchna, Seibersdorf und Petrowitz Aufenthalt nehmen und in Oderberg um 6 U. 19 M. früh eintreffen.

Mit diesem Schnellzuge Nr. 12 werden folgende Verbindungen von Krakau hergestellt:

In Trzebinia an den an jedem Montag und Freitag abgehenden Sonder-Schnellzug Nr. 1403/1503 von Trzebinia nach Granica mit Anschluß nach Warschau (Ankunft an jedem Montag und Freitag um 1 U. 37 M. nachm.) und nach St. Petersburg (Ankunft an jedem Dienstag und Samstag um 11 U. 20 M. vorm.).

In Oświęcim an den um 5 U. 45 M. früh von Oświęcim nach Podgórze-Plaszów und an den um 6 U. 32 M. früh nach Gleiwitz abgehenden Zug.

In Dzieditz an den Personenzug Nr. 1303, Abfahrt von Dzieditz statt 5 U. 15 M. um 5 U. 25 M. früh nach Saybusch-Ž. und Zwardon, ferner via Bielitz nach Friedek-M. und Wadowice, dann an den von Bielitz um 4 U. früh nach Dzieditz abgehenden Personenzug Nr. 1312.

In Oderberg an den um 6 U. 30 M. früh nach Mosty abgehenden Personenzug, ferner an den von Oderberg um 7 U. 34 M. früh nach Berlin, bezw. via Kohlfurt nach Dresden (Ankunft 4 U. 3 M. nachm.) und Leipzig abgehenden Schnellzug (Ankunft Leipzig 6 U. abends).

Via Mähr. Ostrau - Oderfurt nach Friedek-M.

Via Schönbrunn nach Troppau.

Via Zauchtel nach Neutitschein, nach Odrau und nach Fulnek.

Via Mähr.-Weißkirchen nach Wsetin.

Via Prerau nach Brünn, ferner nach Olmütz, Bodenbach, Dresden und Leipzig (Ankunft Leipzig 9 U. 30 M. nachts), ferner via Prag nach Karlsbad (Ankunft 7 U. 58 M. abends).

Um den Bewohnern der an der Strecke Lundenburg—Brünn liegenden Ortschaften den Besuch der Nachmittagsvorstellungen im Brünner Stadttheater zu erleichtern, wird auch in der Wintersaison 1905/06 der Sonder-Personenzug Nr. 815, Abfahrt Lundenburg 12 U. 33 M. nachm., Ankunft Brünn 2 U. 32 M. nachm., mit Wagen II. und III. Klasse und Aufenthalt in allen Stationen und Haltestellen an jedem Sonn- und Feiertage vom 1. Oktober 1905 angefangen bis Ende April 1906 verkehren.

Die vom 1. Mai 1905 für die Dauer der Sommersaison versuchsweise neu eingeführten Schnellzüge Nr. 1005, Abfahrt Nezamislitz 10 U. vorm., Ankunft Olmütz 10 U. 59 M. vorm., und Nr. 1008, Abfahrt Olmütz 4 U. 34 M. nachm., Ankunft Nezamislitz 5 U. 31 M. nachm., werden ab 1. Oktober 1905 bis auf weiteres beibehalten.

Der Personenzug Nr. 1705 wird von Wien statt um 7 U. 30 M. schon um 7 U. 20 M. früh abgehen, von Floridsdorf bis Leopoldau P.-H. fortgesetzt und in Leopoldau um 7 U. 39 M. früh ankommen.

Der Personenzug Nr. 2219, Abfahrt von Friedek-M. um 4 U. 10 M. früh nach Bielitz, wird in Teschen auch den Anschluß von Jablunkau herstellen.

Die folgenden, nur während der Sommerperiode verkehrenden Züge, und zwar;

Die Personenzüge Nr. 43, Abfahrt Trzebinia 11 U. 5 M. nachts nach Krakau, und Nr. 44, Abfahrt Krakau 3 U. 5 M. nach Trzebinia, ferner

die gemischten Züge Nr. 3733, Abfahrt Branowitz 5 U. 32 M. nachm. nach Pohrlitz, und Nr. 3734, Abfahrt Pohrlitz 6 U. 22 M. abends nach Branowitz, sowie

die gemischten Züge der Holics-Gödinger Lokalbahn Nr. 3629, Abfahrt Göding 7 U. 45 M. abends nach Holics, und Nr. 3628, Abfahrt Holics 8 U. 50 M. abends nach Göding, werden wie alljährlich im Winterfahrplane aufgelassen und am 30. September 1903 zum letztenmal verkehren.

Die gemischten Züge Nr. 4717, Abfahrt Stramberg 6 U. 45 M. früh nach Wernsdorf, und Nr. 4726, Abfahrt von Wernsdorf 7 U. 35 M. früh nach Stramberg, werden vom 1. Oktober 1905 angefangen nur an Sonn- und Feiertagen verkehren.

Im übrigen wird auf die affichierten, ab 1. Oktober 1905 gültigen Fahrplanplakate Blatt I der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, ferner auf die Fahrplanplakate Blatt II der im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Lokalbahnen, sowie auf die Fahrplanplakate der Lokalbahnen Holics-Göding und Troppau-Grätz verwiesen.

Wien, am 9. September 1905.

V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905. [1317]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, Neuausgabe vom 1. Juli 1905.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 102 vom 2. September 1905 auf Seite 2214 unter fortl. Z. 1260 verlautbarten Kundmachung ist im 1. Absatze, 2. Zeile, statt „Pos. 1“ „Pos. A—1“ und im 2. Absatze, 1. Zeile, statt „Österr.-Nowosielitza loko“ „Österr.-Nowosielitza“ zu setzen.

Wien, am 11. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.628/05.

V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905. [1318]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Ausnahmetarife für Zucker, Teil VII (Verkehr von Österreich), vom 1. Juli 1904.

Am 1. Oktober 1905 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft, welcher in der Hauptsache neue Frachtsätze für die Stationen Cerhenitz (Zuckerfabrik), Brig (Brigue), Hochdorf, Huttwil, Oberburg, Othmarsingen und Renens, sowie abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Peček und Genève (Genf) enthält.

Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1905 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 11. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.457/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905. [1319]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Zillertalbahn.

Einführung einer Fahrpreistabelle für den gegenseitigen direkten Personenverkehr.

Mit 1. November 1905 gelangt eine Fahrpreis- und Anteilstabelle für den direkten Personenverkehr zwischen der Station Innsbruck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Zillertalbahn anderseits zur Einführung.

Exemplare dieser Tabelle sind zum Preise von 20 Heller bei den beteiligten Verwaltungen ab 15. Oktober 1905 erhältlich.

Wien, am 9. September 1905. S.B. Z. 10.450-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

auch namens der beteiligten Zillertalbahn.

V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905. [1320]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Aufnahme der Stationen Bodrog-Keresztur der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und Berthelsdorf i. Erzgebirge der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Brieg der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau in den Ausnahmetarif C a und b (für Rinde).

Am 1. Oktober 1905 werden die Stationen Bodrog-Keresztur der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und Berthelsdorf i. Erzgebirge der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Brieg der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau in den Ausnahmetarif C a und b (für Rinde) mit nachfolgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Zwischen / und	Brieg kgl. E.-D. Breslau	
	C	
	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Bodrog-Keresztur U.St.E. . . .	153	153

Berthelsdorf i. Erzgebirge S.St.B.
Ausnahmetarif C a und b.

Es sind anzuwenden die Frachtsätze für die Station Brand bei Freiberg i. S. unter Abzug von 1 Pfg. für 100 kg.

Budapest, am 9. September 1905.

Ks.Od. Z. 40.946-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905. [1321]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung neuer Frachtsätze und Aufhebung bestehender Frachtsätze.

Im Tarife, Teil II, Heft 1, des obgenannten Eisenbahnverbandes tritt im Verkehre zwischen Raitz (St.E.G.) und Zwenkau mit Gültigkeit vom 15. September 1905 ein Frachtsatz der Stückgutklasse II von 468 Pfg. und mit Gültigkeit vom 1. November 1905 ein Frachtsatz der Stückgutklasse I von 555 Pfg. für 100 kg in Kraft.

Diese Frachtsätze gelten bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906.

Dagegen treten die auf Seite 17 des Nachtrages VII zu obgenanntem Tarifhefte für den Verkehr zwischen Raitz und Zwenkau vorgesehenen Frachtsätze, und zwar für Eilgut per 555 Pfg. und für Stückgutklasse I per 468 Pfg. am 1. November 1905 außer Wirksamkeit.

Wien, am 7. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.078/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905. [1322]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung des Tarifes, Teil II, der Lokalbahn Zwickau i. B. — Deutsch-Gabel.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Lokalbahn Zwickau i. B. — Deutsch-Gabel tritt der „Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie Eil- und Frachtgütern auf der Lokalbahn Zwickau i. B. — Deutsch-Gabel" in Kraft.

Exemplare desselben können durch die Direktion der Böhmischen Nordbahn oder die Stationen der Lokalbahn zum Preise von 80 Heller pro Stück bezogen werden.

Der Eröffnungstermin wird besonders kundgemacht werden.

Prag, am 10. September 1905. B.N.B. Z. 27.507/05.

V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905. [1323]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. Auflage 1. Juli 1905. (Einführung des Nachtrages II.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 gelangte zum General-Gütertarife, Auflage 1. Juli 1905, der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. September 1905 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Ausland.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Entfernungen für die Station Nürnberg Viehhof.) Für die demnächst zur Eröffnung gelangende Tarifstation Nürnberg Viehhof betragen u. a. die Entfernungen:

Nach und von	Nürnberg Viehhof	
	a	b
	km	
Asch	189	.
Deggendorf	179	.
Eger	161	.
Franzensbad	168	.
Furth im Wald	170	.
Hof	175	.
Kufstein	295	.
Lindau Stadt	365	T
Regensburg	104	.
Rosenheim	261	.
Salzburg	349	T
Simbach a. Inn	260	.

Für die Überführung der Viehwagen von der Tarifstation Nürnberg Viehhof zum Viehhofe in Nürnberg wird noch eine besondere Gebühr erhoben, die mit eigenem Ausschreiben veröffentlicht wird.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1905. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erließ nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Nach Ziffer 1 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III des Tarifes für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen können zurzeit nur unglasierte Fliesen zu den Frachtsätzen des Spezialtarifes III befördert werden.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird angeordnet, daß Fliesen glasiert und unglasiert, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh u. dgl. verladen, im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung, zu den Sätzen des Spezialtarifes III abgefertigt werden.

Die gleiche Frachtberechnung wie für Platten und Fliesen hat auch für die dazu gehörigen Leisten, Rinnen und Eckstücke zu erfolgen.

Diese Anordnungen haben auch für den deutschen Güterverkehr (zu vergleichen Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1905) gleichmäßig Anwendung zu finden.

Nassau - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904. (Einbeziehung der Ladestellen der Scheldetalbahn.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1905 ab wurden die Ladestellen der Scheldetalbahn Auguststollen, Niederscheld, Nikolausstollen und Oberscheld (Trennungsstation) mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen in den Tarif einbezogen.

Frankfurt a. M. etc. -Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). (Einbeziehung der Station Würzburg Bayer. B. und Berichtigung.) 1. Mit Gültigkeit vom 10. August 1905 wurde die Station Würzburg Bayer. B. in den Ausnahmetarif 31, Abteilung I, für Getreide etc. mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Von Würzburg Bayer. B. nach

Frankfurt a. M. Hafen r./M. und l./M.	Mk. 0·57	für 100	kg
Gustavsburg	„ 0·66	„ 100	„
Kastel Hafen	„ 0·67	„ 100	„
Mainz Hafen	„ 0·68	„ 100	„

2. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 10 a für Mais Ludwigshafen a. Rh.—Lindau (Seite 14 des Tarifnachtrages IV) ist von Mk. 1·25 auf 1·20 zu berichtigen.

Württembergisch - Bayerischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Februar 1899. (Änderung.) Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1905 wird beim Ausnahmetarif 6 (Seite 75 des Nachtrages VII) der zweite Absatz unter Ziffer 2 geändert wie folgt:

„Der Frachtberechnung für den Versand ab der Lokalbahnstation Kochel sind die um 18 km erhöhten Entfernungen für Penzberg zugrunde zu legen."

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ab Deggendorf Donaulände tr. nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, gültig vom 1. August 1904. (I. Nachtrag.) Am 15. September 1905 gelangt der I. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält eine Neuauflage der Sätze für die Vizinal- und Lokalbahnstationen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ab Regensburg Donaulände tr. nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, gültig vom 1. August 1904. (I. Nachtrag.) Am 15. September 1905 gelangt der I. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält eine Neuauflage der Sätze für die Vizinal- und Lokalbahnstationen.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. April 1901. (Fortbestand des Ausnahmetarifes Nr. 27.) Es wird bekanntgegeben, daß der Ausnahmetarif Nr. 27 für Steinkohlen u. s. w. nunmehr über den 31. August 1905 hinaus bis auf weiteres in Kraft bleibt.

Berlin - Stettin - Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung neuer Frachtsätze.) Im obgenannten Verbandsverkehre traten am 10. August 1905 in Kraft: a) Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 a (gebrannte Steine) für den Verkehr von Reichenbach (Oberlausitz), b) Frachtsätze für die Beförderung lebender Tiere zwischen Bärwalde N.-M. und Bautzen über den Bahnweg Kohlfurt—Görlitz, ferner zwischen Magerviehhof einer-, Berthelsdorf i. Erzgeb., Kieritzsch, Klotzsche, Königstein, Lausigk, Niederwiesa, Oberneukirch, Rentzschmühle, sowie Zwenkau andererseits. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbandsgütertarif. (Aufhebung, bezw. Ermäßigung von Gebühren.) Vom 1. September 1905 ab wurden die für die Überführung zwischen Eckernförde (Staatsbahn) und Eckernförde (Eckernförde - Kappelner Schmalspurbahn) bestehenden Gebühren für Frachtstückgüter aufgehoben und für Eilstückgüter und Güter des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilt die Güterabfertigungsstelle in Eckernförde.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1580 V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Kohlen, mineralische, und Kokes	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Pohrlitz	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 12.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen	bis 15. September 1906	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen, gültig vom 1. Februar 1898	Heller pro 1000 kg 780	740	40	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Pohrlitz auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, bei Sendungen von Pohrlitz auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate. Diese Dokumente müssen spätestens bis Ende November 1906 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	
				Mähr. Ostrau-Oderfurt	Pohrlitz				780	740	40			
				Hruschau	Pohrlitz				785	745	40			
			2. Rohzucker der Pos. Z—15/b	Pohrlitz	Rohrbach i. M.	Ad 2. und 3. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Ad 2. Besorgung des Abladens durch Parteiorgane. Ad 4. Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane		Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 1. Jänner 1898, sowie für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 1. Juli 1899	Heller pro 100 kg 29	23	6			
				Pohrlitz	Branowitz				17	13	4			
			3. Melasse und Osmosewasser der Pos. M—18	Pohrlitz	Branowitz				14	10	4			
			4. Steine der Pos. S—51-a der Güterklassifikation des vom 1. Juli 1905 gültigen Tarifes, Teil I, Abteilung B	Pohrlitz	Branowitz und umgekehrt				14	10	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1581	V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 17.290/05	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Gipssteine, unbearbeitete (Bruchsteine)	Podgórze-Płaszów	Groschwitz, Groß-Strehlitz, Oppeln	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis Ende August 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Verschieden	Verschieden	3 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens Ende November 1906 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau erlegt sein müssen	Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
1582	V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905 **Böhmischen Nordbahn** Z. 26.804/05		Zuckerrübe und Zuckerrübenschnitze	Prag transit (oder umgekehrt)	Aužic	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 7	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	25 Heller	21 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1583	V.-B. Nr. 106 v. 14./IX. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Hornvieh	Datschitz Teltsch	Bubna St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	401 (Datschitz) 359 (Teltsch) Heller pro m² der Bodenfläche des verwendeten Wagens		Im Kartierungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 107. **Wien, 16. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erteilung der Konzession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Lagerhauses und Freilagers in Pilsen.

Das k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium hat mit den Erlässen vom 1. März 1900, Z. 8889, bezw. vom 6. April 1902, Z. 64.257 ex 1901, und vom 13. April 1904, Z. 16.551, der „Aktiengesellschaft des Ersten Pilsener öffentlichen Lagerhauses und Freilagers“ die Konzession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Lagerhauses und Freilagers in Pilsen erteilt und mit dem weiteren Erlasse vom 6. September 1905, Z. 48.296, das nachfolgende Reglement samt Schiedsgerichtsordnung für dieses mit einem Freilager verbundene Lagerhaus genehmigt.

Reglement für das Öffentliche Lagerhaus und Freilager in Pilsen der Aktiengesellschaft des Ersten Pilsener öffentlichen Lagerhauses und Freilagers.

§ 1.

Das „Öffentliche Lagerhaus und Freilager in Pilsen“ wird von der beim k. k. Kreisgerichte Pilsen registrierten „Aktiengesellschaft des Ersten Pilsener öffentlichen Lagerhauses und Freilagers“ auf Grund der vom hohen k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem hohen k. k. Finanzministerium erteilten Konzession vom 1. März 1900, Z. 8889, im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, betrieben.

§ 2.

Die Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses in Pilsen umfaßt im wesentlichen folgende Geschäfte:

1. Aus- und Einladen der zur Lagerung bestimmten Güter in die Lagerräume und aus denselben;
2. Einlagerung und Besorgung der mit den Lagergütern vorzunehmenden Manipulationen;
3. Ausführung der von den Auftraggebern getroffenen Versanddispositionen;
4. die Besorgung der Verzollung von den derselben unterliegenden Gütern bei der im Lagerhause errichteten hauptzollamtlichen Expositur;
5. die Besorgung der Versicherung der eingelagerten Güter gegen Feuersgefahr;
6. die Einhebung der auf den Waren allenfalls haftenden Frachten, Zölle, Steuern, Gebühren, Lagerzinse, Spesen und sonstigen Lasten.

§ 3.

Die Verwaltung des Lagerhauses wird durch den hierzu bestellten Lagerhausverwalter besorgt, welchem das nötige Beamten- und Dienstpersonal beigegeben ist.

Beschwerden über das Beamten- und Dienstpersonal sind an den Verwalter, Beschwerden über diesen an den Verwaltungsrat der Aktiengesellschaft zu richten.

§ 4.

Zur Einlagerung in das Lagerhaus werden nur die im Lagerhaustarife angeführten Waren und Produkte übernommen. Über Produkte und Waren, welche im Lagerhaustarife nicht enthalten sind, ist ein besonderes Übereinkommen mit der Lagerhausverwaltung zu treffen; jedoch dürfen durch ein solches Übereinkommen die Bestimmungen über die Haftung und über das Pfand- und Verkaufsrecht der Lagerhausunternehmung (§ 15, 18, 19 dieses Reglements) nicht abgeändert werden.

§ 5.

Die zur Einlagerung gelangenden Waren müssen äußerlich gut beschaffen und, wenn sie verpackt sind, muß die Emballage haltbar und zweckmäßig sein.

Gegenstände von schlechter Beschaffenheit in beschädigter, unhaltbarer Verpackung werden nur dann übernommen, wenn keine Besorgnis für deren Inhalt obwaltet, oder wenn die Partei auf dem Frachtbriefe bestätigt, daß sie unbeschadet der im § 14 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, normierten Haftung des Lagerhauses die Einlagerung auf ihre Gefahr wünsche; in diesem Falle sind die Unterschriften der Hinterleger zugunsten des Lagerhauses beweisgültig.

Sollten Ausbesserungen bei mangelhaftem Zustande der Verpackung notwendig sein, so haben die Hinterleger die hierfür berechneten Kosten anstandslos zu vergüten. Die Lagerhausverwaltung hat das Recht, Warenkolli zu öffnen, wenn der Verdacht falscher Inhaltsangabe seitens des Einlagernden begründet ist.

Branntwein und Zucker, auf welchen die Konsumabgabe haftet, sind von der Einlagerung ausgeschlossen, desgleichen Tabak und Salz, dann explodierbare und feuergefährliche, sowie solche Güter, welche leicht dem Verderben unterliegen oder von einer Beschaffenheit sind, daß sie den anderen eingelagerten Waren nachteilig werden könnten. Die Einlagerung von Petroleum darf nur in den hierzu bestimmten abgesonderten Räumlichkeiten unter Beobachtung der hierfür bestehenden oder weiter zu erlassenden besonderen Vorschriften erfolgen.

§ 6.

Die zur Einlagerung gebrachten Gegenstände sind entweder mit einem Frachtbriefe oder mit einem Begleitscheine zu begleiten. Diese Dokumente müssen außer den vom Gesetze vorgeschriebenen Erfordernissen insbesondere enthalten:

a) den Tag und Ort der Aufgabe;
b) die genaue Adresse (Vor- und Zuname, dann Wohnort) des Hinterlegers;
c) die Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummern der Kolli;
d) das Sporkogewicht in Kilogramm, den Inhalt der Ware und deren Assekuranzwert.

Bei den mit Zeichen und Nummern bezeichneten Kolli ist das Gewicht jedes einzelnen Kollo, sowie der nach der Verschiedenheit der Warengattungen spezifizierte Assekuranzwert anzuführen.

§ 7.

Güter, welche der gefällsämtlichen Kontrolle unterliegen, müssen mit den gefällsämtlichen Dokumenten versehen sein, welche in dem Frachtbriefe anzuführen, an denselben anzuheften und mit diesem offen zu übergeben sind, widrigens die Aufnahme des Gutes verweigert werden kann.

§ 8.

Alle aus unrichtigen Angaben in den Frachtbriefen oder Begleitscheinen oder durch den Mangel erforderlicher Angaben in denselben entstehenden nachteiligen Folgen fallen unbeschadet der der Lagerhausunternehmung nach dem Gesetze obliegenden Haftung der betreffenden Partei zur Last.

§ 9.

Die mittels Eisenbahnen, Schiffen oder sonstigen Gelegenheiten für Rechnung einer Partei direkt eintretenden Güter werden ordnungsmäßig avisiert, und wird der Überbringer einer indossierten Bahn- oder Schiffs-Aufnahmsbescheinigung als zur Verfügung über die Ware berechtigt angesehen.

Die indossierte Aufnahmsbescheinigung bleibt bis zur Beibringung einer anderen gültigen Legitimation in Verwahrung der Lagerhausverwaltung.

§ 10.

Die Übernahme und Übergabe aller eingelagerten Waren findet ohne Ausnahme nach dem Gewichte statt, und wird die Ermittlung desselben stets im Lagerhause vorgenommen. Für das Lagerhaus ist nur das von ihm erhobene Gewicht allein maßgebend, und kann nur dieses allein in die betreffenden Lagerbücher eingetragen werden.

In allen Fällen gilt für das Lagerhaus das jeweilig bestehende gesetzliche Gewicht.

§ 11.

Die Geschäfte des öffentlichen Lagerhauses sind als Handelsgeschäfte im Sinne des Artikels 271 des Handelsgesetzbuches und die Lagerhausunternehmung selbst als Kaufmann im Sinne des Artikels 4 des Handelsgesetzbuches zu betrachten.

§ 12.

Alle den Geschäftsbetrieb des Lagerhauses betreffenden Aufträge sind schriftlich zu erteilen, mündliche Aufträge werden nicht berücksichtigt, und hat bei telegraphischen Aufträgen der Auftragsgeber die Folgen der mit dieser Vermittlungsart verbundenen Irrtümer zu tragen.

§ 13.

Einzulagernde Waren sind 24 Stunden vorher bei der Lagerhausverwaltung anzumelden.

Aufträge an die Lagerhausverwaltung werden nach der Reihenfolge ihres Eintreffens nach Maß der verfügbaren Kräfte und vorhandenen Einrichtungen effektuiert und kann nach Maßgabe des Raumes gegen Erfüllung der Bedingungen des Reglements die Einlagerung niemandem verweigert werden.

Begünstigungen (Refaktien, Rabatte u. dgl.) sind nur bei allgemeiner Gültigkeit statthaft und dürfen erst drei Tage nach ihrer in Gemäßheit des § 41 des Reglements geschehenen Veröffentlichung angewendet werden.

Die von der Lagerhausverwaltung für die Parteien in anderer Währung entrichteten Beträge sind, mit Ausnahme der Zollgebühren, welche, insofern sie nicht in effektivem Golde gezahlt werden, nach den von der Finanzverwaltung monatlich im vorhinein festgesetzten Prozenten des Goldagios zu berichtigen sind, nach dem Kurse jenes Tages rückzuvergüten, an welchem sie ausgelegt wurden.

§ 14.

Vertragsbestimmungen mittels Reglement oder durch besondere Übereinkunft, welche mit einer der Lagerhausunternehmung gesetzlich obliegenden Verpflichtung in Widerspruch stehen, haben keine rechtliche Wirkung.

§ 15.

Die Lagerhausunternehmung haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entsteht. Die Lagerhausunternehmung hat die Anwendung dieser Sorgfalt zu beweisen.

Die Lagerhausunternehmung haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Lagerhausunternehmung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung, spätestens aber vier Wochen nach dem Tage des Austrittes der Ware aus dem Lagerhause im Sinne des Artikels 348 des allgemeinen Handelsgesetzbuches nachgesucht worden ist und bewiesen wird, daß der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

Die Verjährung der Klagen und Einreden gegen die Lagerhausunternehmung wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ausfolgung der Ware richtet sich nach den im Artikel 386 des Handelsgesetzbuches für den Spediteur gegebenen Bestimmungen.

§ 16.

Die Lagerhausunternehmung ist verpflichtet, dem Hinterleger auf dessen Verlangen über die in ihrem Lagerhause eingelagerte Ware einen Lagerschein auszustellen, welcher einen Ausschnitt des von der Lagerhausunternehmung fortlaufend zu führenden Juxtenbuches zu bilden und aus zwei zusammenhängenden, jedoch voneinander trennbaren Teilen, und zwar:

1. dem Lagerbesitzscheine,
2. dem Warrant (d. i. Lagerpfandscheine)

zu bestehen hat.

§ 17.

Beide Teile des Lagerscheines müssen an Ordre lauten und haben unter gegenseitiger Bezugnahme aufeinander zu enthalten:

1. die Benennung des Lagerhauses, das Datum der Ausstellung und die Unterschrift des von der Lagerhausunternehmung hierzu bevollmächtigten Beamten;
2. die laufende Zahl des Lagerbuches;
3. Name und Wohnort des Hinterlegers;
4. genaue Angaben über die Menge und Gattung und die allfälligen besonderen Kennzeichen der eingelagerten Ware;
5. die Angabe, bei wem und zu welchem Werte die Versicherung genommen wurde;
6. die allenfalls im voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit;
7. die Angabe, ob auf der Ware ein Zoll oder eine Steuer oder sonstige öffentliche Abgaben oder aber Gebühren und Vorauslagen der Lagerhausunternehmung haften.

§ 18.

Die Lagerhausunternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein, auch im Falle des Konkurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Ware:

a) wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Ware entfallenden eigenen Gebühren und
b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuer, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Ware bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in Lagerhausgeschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigentümer des Lagerscheines oder eines der beiden Teile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhausunternehmung an den Hinterleger in beiden Teilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist, oder wofern es sich um rücksichtlich dieser Ware erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhausunternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine im voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit und, wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre, vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines entfallen.

§ 19.

Werden die auf bestimmte Zeit eingelagerten Waren nicht nach Ablauf der verabredeten Lagerzeit oder die auf unbestimmte Zeit eingelagerten Waren nicht innerhalb eines Jahres von der Einlagerung und, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, von der Ausstellung des Lagerscheines bezogen, oder wird die eingelagerte Ware vom Verderb bedroht, so ist die Lagerhausunternehmung nach an den Hinterleger vorher gerichteter Verständigung zum Verkaufe der Ware berechtigt. Der in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen statthafte Verkauf der eingelagerten Waren wird ohne gerichtliches Verfahren nach den im Artikel 311 des allgemeinen Handelsgesetzbuches enthaltenen Bestimmungen durchgeführt.

Die Ausfolgung der Ware an den Käufer geschieht gegen Zahlung des Kaufpreises an die Lagerhausunternehmung.

§ 20.

Dem Hinterleger, wenn jedoch ein Lagerschein ausgestellt ist, dem Eigentümer des Besitzscheines, sowie dem des Warrants ist die Besichtigung der eingelagerten Ware jederzeit innerhalb der kundgemachten Geschäftsstunden gestattet. Auch steht es dem Hinterleger, bezw. Eigentümer des Besitzscheines, frei, von den eingelagerten Waren, insofern es die Natur derselben zuläßt, und hierdurch der Wert des Gutes nicht beeinträchtigt wird, Muster (Proben) in entsprechender Menge zu nehmen, und wird hierfür die im Tarife festgesetzte Gebühr eingehoben. Jedoch darf die Musterentnahme im Freilager nur mit zollamtlicher Bewilligung erfolgen.

§ 21.

Ist ein Lagerschein oder einer der beiden Teile desselben abhanden gekommen, so finden in bezug auf die Amortisation die im Artikel 73 der allgemeinen Wechselordnung enthaltenen Bestimmungen mit der Maßgabe sinngemäße Anwendung, daß von der bewilligten Einleitung des Amortisationsverfahrens die Lagerhausunternehmung zu verständigen ist.

Bei Besitzscheinen ist der Beginn der Amortisationsfrist, wenn die Lagerzeit noch nicht abgelaufen ist, auf den ersten Tag nach Ablauf der Lagerzeit festzusetzen.

Handelt es sich um die Amortisation eines Besitzscheines oder um die Amortisation beider Teile eines Lagerscheines, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens, und bevor das Amortisationserkenntnis erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zum Bezuge der Ware erteilen. Wurde von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so kann nach erfolgter Amortisation derjenige, zu dessen Gunsten dieselbe ausgesprochen wurde, die Ausfolgung eines neuen Besitzscheines, bezw. beider Teile des Lagerscheines auf seine Kosten von der Lagerhausunternehmung begehren. Handelt es sich um die Amortisation eines indossierten Warrants, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens, bevor das Amortisationserkenntnis erflossen ist, dem Armortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zur Empfangnahme der Pfandsumme sammt Nebengebühren, sowie zur Vornahme jener Schritte erteilen, welche im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, zur Wahrung seiner Rechte und zur Hereinbringung seiner Forderung notwendig sind.

§ 22.

Der Name des mit der leitenden Verwaltung des Lagerhauses betrauten und mit Generalvollmacht ausgestatteten Beamten, welcher zur Unterschrift der Lagerscheine und zur Bestätigung der Eintragung des ersten Indossamentes auf denselben in das Lagerbuch von der Lagerhausunternehmung ermächtigt ist, wird kundgemacht (§ 41 des Reglements).

§ 23.

Alle zur Einlagerung übernommenen Waren werden durch die Lagerhausverwaltung gegen Feuerschaden versichert.

Als Versicherungswert wird der vom Hinterleger angegebene Versicherungsbetrag angenommen.

Der Hinterleger hat die bemessenen Versicherungsprämien zu entrichten.

Den infolge von Brandschäden Beschädigten wird nur die von den Versicherungsgesellschaften bezahlte Schadenssumme als Ersatz geleistet.

Zur Empfangnahme der Versicherungssumme ist, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, ausschließlich die Lagerhausunternehmung berechtigt.

§ 24.

Die auf den eintretenden Gütern haftenden Frachtgebühren und Spesen werden in der Regel von seiten der Lagerhausverwaltung, wenn voraussichtlich für die Lagerhausunternehmung hieraus kein Verlust erwachsen kann, berichtigt.

§ 25.

Die mit Bezug auf die eingelagerten Güter vorkommenden Speditionsgeschäfte, inkl. Reexpeditionen, werden ausschließlich durch die Unternehmung besorgt, und sind hierfür die tarifmäßigen Gebühren zu leisten.

Die Manipulations- und Speditionsgeschäfte werden mit tunlichster Beschleunigung, jedoch selbstverständlich nur nach Maßgabe der der Unternehmung zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte, bezw. nach Maßgabe der ihr von dem in Frage kommenden Transportinstitute zur Disposition gestellten Transportmittel und in der Regel in der Reihenfolge der von den Parteien einlaufenden Aufträge erledigt.

§ 26.

Die Lagerhausunternehmung ist, wenn kein Lagerschein ausgestellt ist, verpflichtet, die Ware gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren, sowie ihrer mit gesetzlichem Pfandrechte ausgestatteten Gebühren und sonstigen Forderungen dem Hinterleger jederzeit auszufolgen. Ist ein Lagerschein

ausgestellt, so ist die Lagerhausunternehmung verpflichtet, die Ware gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren und ihrer Gebühren und Forderungen nach Maßgabe des zweiten Absatzes des § 28 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, dem Eigentümer beider Teile des Lagerscheines unter der Bedingung der gleichzeitigen Rückstellung dieses Scheines jederzeit auszufolgen.

§ 27.

Ohne gleichzeitige Rückstellung des Warrants kann die Ausfolgung der Ware von dem Eigentümer des Besitzscheines nur begehrt werden, wenn die Pfandsumme samt den etwaigen bis zum Verfallstage des Warrants zu berechnenden Zinsen bei der Lagerhausunternehmung zur Ausfolgung an den Eigentümer des Warrants hinterlegt wird. Daß der Warrant noch nicht fällig oder die Lagerzeit noch nicht abgelaufen ist, bildet kein Hindernis für die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen. Ist auf dem Warrant ein besonderer Domiziliat benannt, so hat die Lagerhausunternehmung denselben von der erfolgten Hinterlegung zu verständigen.

Der zur Einlösung des Warrants bei der Lagerhausunternehmung hinterlegte Betrag ist von dieser an den Eigentümer des Warrants unter Einziehung des letzteren auszufolgen, und wenn die Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants erfolgt, bei Gericht zu erlegen.

§ 28.

Der Bezug einer eingelagerten Warenpartie kann auf einmal oder in Partien stattfinden; bei solchen Gütern jedoch, die in Kisten, Ballen, Säcken, Körben oder Fässern verwahrt werden, kann der Bezug nur nach Kolli gestattet werden. Leere Kisten und Gefäße müssen längstens innerhalb acht Tagen von dem Eigentümer abgeholt werden, widrigens sie für dessen Rechnung verkauft und der Erlös hierfür nach Abzug der Kosten ihm gutgeschrieben werden wird.

§ 29.

Die für die Einlagerung, Aufbewahrung, Auslagerung und alle sonstigen Verrichtungen des Lagerhauses zu entrichtenden Gebühren werden von der Lagerhausverwaltung nach ihrem eigenen Ermessen festgesetzt, abgeändert und kundgemacht; doch können Erhöhungen des Tarifes nicht früher als am 15. Tage nach ihrer in Gemäßheit des § 41 dieses Reglements erfolgten Veröffentlichung in Kraft treten.

§ 30.

Der Lagerzins wird vom Tage des Eintrittes nach Wochen berechnet; ist die Einlagerungszeit kürzer als eine Woche, so wird der Lagerzins für eine volle Woche gerechnet, ebenso wird bei der Auslagerung jede angefangene Woche für voll gerechnet.

§ 31.

Die tarifmäßigen Gebühren sind auf jeweilige Aufforderung der Lagerhausverwaltung spätestens nach acht Wochen der Einlagerung zu bezahlen. Die Lagerhausverwaltung ist aber auch berechtigt zu verlangen, daß die Gebühren im vorhinein bezahlt werden.

§ 32.

Der Hinterleger unterwirft sich durch die Einlagerung von Waren und Produkten den Bestimmungen dieser Lagerhausordnung und des von der Lagerhausunternehmung kundgemachten jeweilig geltenden Tarifes.

§ 33.

Alle zwischen der Lagerhausunternehmung als Inhaberin des „Öffentlichen Lagerhauses in Pilsen" und den Hinterlegern entstehenden Rechtsstreitigkeiten werden durch den inappellablen Ausspruch eines Schiedsgerichtes entschieden, wenn sich die Parteien durch einen schriftlich errichteten Vergleich darauf geeinigt haben.

Die Art und Weise der Zusammensetzung des Schiedsgerichtes für die einzelnen Fälle, sowie das Verfahren vor demselben werden durch besondere Bestimmungen geregelt, welche als Anhang und integrierender Bestandteil dieser Lagerhausordnung zu gelten haben.

§ 34.

Die Auf- und Abgabe findet mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich, und zwar vom 1. März bis 30. September von 7 Uhr früh bis 7 Uhr abends und vom 1. Oktober bis Ende Februar von 8 Uhr früh bis 5 Uhr abends ununterbrochen statt; an Sonn- und Feiertagen werden bis 12 Uhr mittags den Parteien Auskünfte erteilt.

§ 35.

Fremden ist der Eintritt in das Lagerhaus nur dann gestattet, wenn sie sich durch den Besitz eines Erlaubnis- oder Lagerscheines ausweisen können.

Der Besitzer eines Lagerscheines ist nur zum Besuche jener Abteilung, wo die betreffenden Waren lagern, berechtigt.

§ 36.

Manipulationen mit den eingelagerten Waren, wie Mischungen, Adjustierungen durch andere, als die Organe der Lagerhausverwaltung, können mit Bewilligung der letzteren und unbeschadet der im § 14 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, normierten Haftung vorgenommen werden.

Hinsichtlich zollpflichtiger Güter dürfen derlei Manipulationen nur mit zollamtlicher Bewilligung erfolgen.

§ 37.

Der Austritt aus dem Lagerhause mit Warenpaketen ohne Legitimation ist untersagt.

§ 38.

Innerhalb der Lagerräume haben die Parteien sich des Tabakrauchens zu enthalten.

§ 39.

Die Verabreichung von Geschenken, Trinkgeldern oder geistigen Getränken an die Magazinsbediensteten und Arbeiter ist strenge untersagt. Auch haben sich die Parteien eines jeden außergeschäftlichen Gespräches mit den Bediensteten zu enthalten und ebenso ist es nicht gestattet, Auskünfte über die im Lagerhause erliegenden Waren und daselbst gemachte Geschäfte fremder Parteien einzuholen.

§ 40.

In dem vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Handelsministerium redigierten „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ werden unter Beobachtung der diesbezüglich noch zu erteilenden Weisungen monatlich Ausweise über ein- und ausgelagerte Waren, über den verbleibenden Warenstand und dessen Versicherungswert, sowie über den Nennbetrag der ausgegebenen Lagerscheine veröffentlicht.

Mindestens einmal im Jahre haben diese Ausweise auch die Angabe der Warengattungen, welche mehr als fünf Prozent der Warenbewegung ausmachen, zu enthalten.

§ 41.

Die Verlautbarung dieses Reglements, der Tarife und Tarifbegünstigungen und deren Änderungen, sowie aller in Gemäßheit dieses Reglements erforderlichen Publikationen erfolgt durch Kundmachung in der „Prager Zeitung“, in dem vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Handelsministerium redigierten „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“, in den Lokalblättern „Pilsener Tagblatt“, „Plzeňské Listy“ und „Plzeňský Obzor“, endlich durch Anschlag im Lagerhause.

Bestimmungen, betreffend das im § 33 des Reglements für das öffentliche Lagerhaus und Freilager in Pilsen festgesetzte Schiedsgericht.

Kompetenz.

§ 1.

Alle Streitigkeiten aus Lagerhausgeschäften, welche zwischen der Unternehmung oder Verwaltung des Lagerhauses und den Parteien entstehen, und insbesondere die Streitigkeiten über die vom Lagernehmer erhobenen Ersatzansprüche, sind von dem Schiedsgerichte des Lagerhauses zu entscheiden, falls die Parteien schriftlich erklären, sich der Entscheidung des Schiedsgerichtes zu unterwerfen.

Konstituierung.

§ 2.

Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Art gebildet, daß beide Streitteile je drei nicht in Gemäßheit dieses Statutes ausgeschlossene Personen als Schiedsrichter wählen.

Die vollzogene Wahl und die Erklärung der gewählten Schiedsrichter über die Annahme der Wahl ist sogleich von jeder wahlberechtigten Partei der anderen mitzuteilen.

§ 3.

Wenn einer der Streitteile eine gültige Wahl nicht vornimmt oder die Annahmeerklärung der von ihm gewählten Schiedsrichter nicht beibringt und auch einer diesbezüglich von der anderen Seite an ihn gerichteten Mahnung nicht Folge leistet, werden auf Ansuchen der nicht saumseligen Partei die Schiedsrichter der säumigen Partei vom Vorsteher des Gremiums der Kaufleute in Pilsen bestellt.

Lehnt derselbe die Ernennung der Schiedsrichter ab oder vollzieht er sie nicht binnen acht Tagen nach Zustellung des bezüglichen Ansuchens, so erfolgt die Bestellung auf Antrag durch das Gericht. Der Antrag ist bei jenem Gerichte zu stellen, welches mangels eines Schiedsvertrages für den Rechtsstreit in erster Instanz zuständig wäre.

Zur Antragstellung sind beide Teile berechtigt.

§ 4.

Ausgeschlossen von der Wahl zum Schiedsrichteramte sind:

1. Diejenigen, die infolge strafgerichtlicher Verurteilung nicht im Vollgenusse der bürgerlichen Rechte stehen, ferner diejenigen, wider welche wegen einer derartigen strafbaren Handlung die strafgerichtliche Untersuchung eingeleitet ist, sowie alle diejenigen, welche sich in Untersuchungs- oder Strafhaft befinden;

2. diejenigen, über deren Vermögen der Konkurs eröffnet ist, so lange die Konkursverhandlung dauert;

3. diejenigen, welche nicht in Pilsen ihren ordentlichen Wohnsitz haben;

4. diejenigen, welche der Unternehmung des Pilsener Lagerhauses angehören oder welche im Dienste derselben stehen;

5. wenn ein Schiedsspruch für ungültig erklärt wurde, diejenigen, die bei der früheren Verhandlung als Schiedsrichter fungiert haben.

§ 5.

Der Obmann des Schiedsgerichtes wird in einer Versammlung sämtlicher Schiedsrichter, welche von der Verwaltung des Lagerhauses zu diesem Behufe einzuberufen ist, gewählt.

Zur Vornahme dieser Wahl ist die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern des Schiedsgerichtes erforderlich.

Die Wahl erfolgt mittels Stimmzettel durch absolute Majorität.

Wird bei dem ersten Wahlakte die absolute Majorität nicht erzielt, so findet eine engere Wahl statt und sind in dieselbe diejenigen, welche bei dem ersten Wahlgange die relativ meisten Stimmen erhalten haben, einzubeziehen. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Ist bei einem der gewählten Obmänner einer der im § 4 bezeichneten Ausschließungsgründe vorhanden, so ist an dessen Stelle eine Neuwahl vorzunehmen.

§ 6.

Das Schiedsrichterkollegium, welches zur Entscheidung über einen Streitfall zusammentritt, besteht aus acht Mitgliedern, und zwar dem Obmanne als Vorsitzenden, sechs von den Parteien gewählten Schiedsrichtern und dem Schriftführer, den der Vorsitzende zu bestellen hat. Sollte aber in einem Streitfalle der Zusammentritt des Schiedsrichterkollegiums durch Ausbleiben eines oder mehrerer Schiedsrichter zum drittenmal frustriert werden, so sind, wenn mindestens der Obmann und noch zwei Schiedsrichter (ohne Rücksicht darauf, von wem sie gewählt wurden) anwesend sind, dieselben über Begehren einer Partei verpflichtet, mit der Verhandlung und Urteilsfällung vorzugehen.

Einbringung der Klage.

§ 7.

Die Klage hat eine gedrängte Darstellung des Streitfalles und die Bezeichnung der geltend zu machenden Beweismittel, Namen und Wohnort der Parteien und Zeugen zu enthalten.

Urkundliche Behelfe sind in zweifacher Abschrift oder in Urschrift und in Abschrift anzuschließen. Das mit dem Originale instruierte Klagspare bleibt in Händen des Schiedsgerichtes.

Die Rechtsansprüche können vor dem Schiedsgerichte schriftlich oder mündlich durch Protokollar-Erklärung bei dem Obmanne des Schiedsgerichtes persönlich oder durch Bevollmächtigte angebracht werden.

Letztere haben sich durch eine schriftliche Spezialvollmacht im Sinne des § 1008 a. b. G.-B. zu legitimieren.

Die schriftliche Klage, sowie alle sonstigen Eingaben an das Schiedsgericht sind beim Obmanne zu überreichen. Eine etwa erforderliche Ergänzung der Klage hat der Obmann sofort zu veranlassen. Ansprüche aus demselben Rechtsgeschäfte oder aus der nämlichen Tatsache entsprungen, können auch von mehreren Klägern in derselben Klage geltend gemacht werden.

Auch können nach dem Ermessen des Schiedsgerichtes mehrere Ansprüche eines Klägers aus verschiedenen Rechtsgeschäften oder Tatsachen kumulativ in eine und dieselbe Verhandlung einbezogen werden.

Ablehnung.

§ 8.

Ein Schiedsrichter oder Obmann kann abgelehnt werden:

1. In Sachen, in welchen er selbst Partei ist oder in Ansehung deren er zu einer der Parteien in dem Verhältnisse eines Mitberechtigten, Mitverpflichteten oder Regreßpflichtigen steht;

2. in Sachen seiner Ehefrau oder solcher Personen, welche mit ihm in gerader Linie verwandt oder verschwägert sind oder mit welchen er in der Seitenlinie bis zum vierten Grade verwandt oder im zweiten Grade verschwägert ist;

3. in Sachen seiner Wahl- oder Pflegeeltern, Wahl- oder Pflegekinder, Mündel und Pflegebefohlenen;

4. in Sachen, in welchen er als Bevollmächtigter einer der Parteien bestellt war oder noch bestellt ist, oder bei welchen er früher als Zeuge, Sachwalter oder Mittelsmann eingeschritten ist;

5. wenn er im Dienstverhältnisse zu einer der Parteien steht.

Die Partei muß dieses Ablehnungsrecht längstens innerhalb drei Tagen nach Bekanntgabe der gegenteils gewählten Schiedsrichter geltend machen, widrigens dieses Ablehnungsrecht erloschen ist.

Eine Partei, welche einen Schiedsrichter bestellt hat, ist zur Ablehnung desselben nur dann berechtigt, wenn der Ablehnungsgrund erst nach der Bestellung entstanden oder der Partei bekannt geworden ist.

Jedes Mitglied des Schiedsgerichtes ist, auch wenn es von den Parteien nicht abgelehnt wird, verpflichtet, sich in denjenigen Streitsachen, in welchen es nach den vorstehenden Bestimmungen abgelehnt werden könnte, jeder Mitwirkung zu enthalten.

§ 9.

Erkennt das abgelehnte Mitglied einen Ablehnungsgrund nicht an, so steht die Entscheidung über die geltend gemachte Ablehnung eines Schiedsrichters dem Schiedsgerichtsobmanne zu.

§ 10.

Wird einem Ablehnungsbegehren aus was immer für einem Grunde stattgegeben oder fällt ein Schiedsrichter durch Tod, durch Rücklegung des Schiedsrichteramtes oder infolge Eintrittes eines der im § 4 erwähnten Ausschließungsgründe weg, so hat die betreffende Partei bei den Folgen des § 3 einen neuen Schiedsrichter zu wählen.

Tritt eine dieser Voraussetzungen hinsichtlich des Obmannes des Schiedsgerichtes ein, so ist eine Neuwahl nach den im § 5 enthaltenen Bestimmungen einzuleiten.

Anberaumung der Verhandlung.

§ 11.

Der Obmann des Schiedsgerichtes hat sofort ein Exemplar der Klage oder eine Abschrift des diesfälligen Protokolles, sowie Abschriften der Klagsbeilagen dem Gegner zustellen zu lassen, die Parteien zur mündlichen Verhandlung auf einen angemessenen kurzen Termin vorzuladen und die Schiedsrichter einzuberufen.

Verhandlung.

§ 12.

Die Verhandlungen des Schiedsgerichtes sind mit Ausnahme der Beratung des Spruches öffentlich.

§ 13.

Die Verhandlung ist bis zur Verkündigung ihres Schlusses als ein Ganzes anzusehen. Alles bis zu diesem Zeitpunkte Vorgebrachte gilt als rechtzeitig vorgebracht.

Bei der Urteilsfällung ist nur dasjenige zu berücksichtigen, was in der Verhandlung vorgekommen ist.

§ 14.

Wird eine bereits begonnene Verhandlung vor Schöpfung des Schiedsspruches vertagt, so sollen bei der neuerlichen Verhandlung in der Regel derselbe Obmann und dieselben Schiedsrichter fungieren. Ist dieses der Fall, so hat der Obmann in der späteren Verhandlung die wesentlichen Ergebnisse der früheren mündlichen Verhandlung, welche ihm noch in klarer Erinnerung sind und ihm allenfalls durch eigenhändige zur Unterstützung seines Gedächtnisses geführte Aufzeichnungen bestätigt werden, mit Bezugnahme auf die Klage, auf die zu den Akten gebrachten Beweisstücke und die protokollarischen Beurkundungen mit tunlicher Übersichtlichkeit mündlich vorzuführen und an die also festgesetzten Ergebnisse der abgebrochenen Verhandlung die Fortsetzung derselben anzuknüpfen.

§ 15.

Die Parteien können vor dem Schiedsgerichte persönlich oder mit ihren Vertretern erscheinen oder sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen.

§ 16.

Bleibt ein Streitteil ungeachtet der an ihn erfolgten und nachgewiesenen Verständigung bei der Verhandlung ohne gewichtige vorherige Entschuldigung aus, so kann mit der Verhandlung und nach Schluß derselben mit der Schöpfung des Spruches vorgegangen werden.

§ 17.

Der Vorsitzende handhabt die Sitzungspolizei und kann, wenn einer der Anwesenden sich unanständig benimmt, dessen Entfernung anordnen. Sollte eine derartige Verfügung gegen eine der Parteien getroffen werden, so kann ungeachtet ihrer Entfernung mit der Fortführung der Verhandlung und der Schöpfung des Spruches vorgegangen oder die Verhandlung vertagt und die Partei angewiesen werden, bei neuerlicher Verhandlung durch einen Vertreter zu erscheinen, widrigens sie als nicht erschienen angesehen würde. Jedesfalls hat die weggewiesene Partei die Kosten der frustrierten Verhandlung zu ersetzen.

§ 18.

Die Parteien haben ihre Belege, Originalurkunden etc., soweit sie nicht der Klage beigelegt wurden, zur Verhandlung mitzubringen.

Es steht ihnen auch frei, die Zeugen mitzubringen oder deren Vorladung durch das Schiedsgericht zu veranlassen.

Wenn sich eine der beiden Parteien (Streitteile) in die Verhandlung vor den Schiedsrichtern nicht einläßt, ist mit der anderen allein zu verhandeln. Die Schiedsrichter dürfen die Parteien (Streitteile), sowie die Zeugen und Sachverständigen, welche freiwillig vor ihnen erscheinen, nur unbeeidet vernehmen. Wegen einer Eidesabnahme, wegen Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen, welche der an sie gegangenen Ladung nicht Folge leisten, sowie wegen aller sonstigen richterlichen Handlungen, zu deren Vornahme die Schiedsrichter nicht befugt sind, sollen sie sich an das zuständige staatliche Gericht wenden.

Nach Einlangen der Beweiserhebung ist eine neuerliche Verhandlung auszuschreiben und den Parteien bekannt zu geben, deren Ermessen es überlassen bleibt, hierbei zu erscheinen oder nicht. Bei der neuerlichen Verhandlung wird, auch wenn beide Teile wegbleiben, der Schiedsspruch geschöpft.

Schiedsspruch.

§ 19.

Der Schiedsspruch wird durch absolute Stimmenmehrheit geschöpft. Nur bei gleichgeteilten Stimmen hat der Vorsitzende mitzustimmen und wird diejenige Meinung, welcher er beitritt, zum Beschlusse erhoben.

§ 20.

Bei Schöpfung des Spruches ist das Schiedsgericht an die Bestimmungen des Zivilrechtes und der jeweilig geltenden Lagerhausordnung gebunden und entscheidet unter Berücksichtigung des Ergebnisses der gesamten Verhandlung und Beweisführung nach freier Überzeugung.

§ 21.

Der Schiedsspruch darf das Begehren der Parteien nicht überschreiten und muß, wenn eine Zahlung oder sonstige Leistung aufgetragen wird, immer auch die Frist zur Erfüllung bestimmen. Die Ausmessung dieser Frist bleibt dem Schiedsgerichte überlassen. Doch soll die Frist in der Regel nicht länger als 14 Tage und nicht kürzer als 3 Tage sein.

§ 22.

Die Verkündigung des Schiedsspruches, der zu protokollieren ist, hat unmittelbar nach dem Schlusse der mündlichen Verhandlung zu geschehen. Dem Schiedsspruche sind die Entscheidungsgründe, welche eine gedrängte Darstellung des Sachverhaltes zu enthalten haben, beizugeben. Den Parteien sind Ausfertigungen des Schiedsspruches, und zwar, falls sie dieselben nicht vor dem Schiedsgerichte persönlich in Empfang nehmen, durch die Post oder durch einen Notar zuzustellen. Diese Ausfertigungen, sowie die Urschrift des Schiedsspruches sind mit der Angabe des Tages der Abfassung des Schiedsspruches zu versehen und bei sonstiger Unwirksamkeit des Schiedsspruches von sämtlichen Schiedsrichtern zu unterschreiben.

§ 23.

Vor dem Schiedsgerichte können auch exekutionsfähige Vergleiche geschlossen werden.

§ 24.

Das Schiedsgericht entscheidet auch über Inzidenzstreitigkeiten, insbesondere über Gesuche um Rechtfertigung des Ausbleibens.

Protokollführung.

§ 25.

Über die mündliche Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen; dasselbe muß die Namen der Mitglieder des Schiedsgerichtes, der Parteien und ihrer Vertreter, die wesentlichen Vorkommnisse in der Sitzung, die Beweismittel, den Erfolg der Beweisführung, die Verkündigung des Urteiles und die hierüber etwa abgegebenen Erklärungen der Parteien enthalten.

Das Verhandlungs- und Beratungsprotokoll, sowie überhaupt alle Erlässe des Schiedsgerichtes müssen von dem Obmanne und dem Schriftführer unterfertigt sein.

Den Schiedsrichtern steht das Recht zu, diese sämtlichen Urkunden mitzufertigen.

Kosten.

§ 26.

Im Spruche sind die Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens, sowie die einem Streitteile eventuell erwachsenen Vertretungskosten, deren Ausmaß das Schiedsgericht zu bestimmen hat, dem Sachfälligen ganz aufzuerlegen, im Falle jedoch ein jeder Streitteil nur zum Teil obsiegt, entsprechend zu teilen.

Die Kosten eines Sachbefundes oder einer Beweiserhebung überhaupt sind von jener Partei vorzuschießen, welche dieselben veranlaßt.

§ 27.

Die schiedsrichterlichen Urteile und die vor dem Schiedsgerichte abgeschlossenen Vergleiche unterliegen den im Gebührengesetze vorgeschriebenen Stempeln und Gebühren.

Rechtsmittel.

§ 28.

Gegen Erkenntnisse des Schiedsgerichtes ist eine Berufung unzulässig.

Unwirksamkeit des Schiedsspruches.

§ 29.

Der Schiedsspruch ist wirkungslos:

1. Wenn ein Schiedsvertrag überhaupt nicht vorhanden oder der Schiedsvertrag ungültig war, vor der Fällung des Schiedsspruches außer Kraft getreten oder für den einzelnen Fall unwirksam geworden ist;

2. wenn der Partei, welche die Unwirksamkeit des Schiedsspruches behauptet, im Verfahren vor den Schiedsrichtern das rechtliche Gehör nicht gewährt wurde oder wenn dieselbe, falls sie eines gesetzlichen Vertreters bedarf, in diesem Verfahren nicht durch einen solchen vertreten war, sofern nicht letzterenfalls die Prozeßführung nachträglich ordnungsmäßig genehmigt wurde;

3. wenn hinsichtlich der Besetzung des Schiedsgerichtes oder der Beschlußfassung eine gesetzliche oder vertragsmäßige Bestimmung verletzt oder wenn die Urschrift und die Ausfertigungen des Schiedsspruches nicht von sämtlichen Schiedsrichtern unterschrieben wurden;

4. wenn die Ablehnung eines Schiedsrichters vom Schiedsgerichte ungerechtfertigt zurückgewiesen wurde;

5. wenn das Schiedsgericht die Grenzen seiner Aufgabe überschritten hat;

6. wenn der Schiedsspruch gegen zwingende Rechtsvorschriften verstößt;

7. wenn der Schiedsspruch eine Partei zu einer gesetzlich unzulässigen oder unerlaubten Handlung verurteilt hat;

8. wenn die Voraussetzungen vorhanden sind, unter welchen gemäß § 530, Z. 1 bis 7, der neuen Zivilprozeßordnung ein gerichtliches Urteil mittels Wiederaufnahmsklage angefochten werden kann.*)

---

*) Der zitierte § 530 Z.-P.-O. bestimmt:

Ein durch Urteil geschlossenes Verfahren kann auf Antrag einer Partei wieder aufgenommen werden:

1. Wenn eine Urkunde, auf die das Urteil gegründet ist, falsch angefertigt oder verfälscht ist;

2. wenn sich ein Zeuge oder ein Sachverständiger einer falschen Aussage oder der Gegner bei seiner Vernehmung eines falschen Eides schuldig gemacht hat und das Urteil auf diese Aussage gegründet ist;

3. wenn das Urteil durch eine im Wege des gerichtlichen Strafverfahrens zu verfolgende Betrugshandlung des Vertreters der Partei, ihres Gegners oder dessen Vertreters erwirkt wurde;

4. wenn sich der Richter bei Erlassung des Urteiles oder einer dem Urteile zugrunde liegenden früheren Entscheidung in Beziehung auf den Rechtsstreit zum Nachteile der Partei einer nach dem Strafgesetze zu ahndenden Verletzung seiner Amtspflichten schuldig gemacht hat;

5. wenn ein strafgerichtliches Erkenntnis, auf welches das Urteil gegründet ist, durch ein anderes rechtskräftig gewordenes Urteil aufgehoben ist;

6. wenn die Partei ein über denselben Anspruch oder dasselbe Rechtsverhältnis früher ergangenes bereits rechtskräftig gewordenes Urteil auffindet oder zu benützen in den Stand gesetzt wird, welches zwischen den Parteien des wieder aufzunehmenden Verfahrens Recht schafft;

7. wenn die Partei in Kenntnis von neuen Tatsachen gelangt oder Beweismittel auffindet oder zu benützen in den Stand gesetzt wird, deren Vorbringen und Benützung im früheren Verfahren eine ihr günstigere Entscheidung in der Hauptsache herbeigeführt haben würde.

Wegen der in Zahl 6 und 7 angegebenen Umstände ist die Wiederaufnahme nur dann zulässig, wenn die Partei ohne ihr Verschulden außerstande war, die Rechtskraft des Urteiles oder die neuen Tatsachen oder Beweismittel vor Schluß der mündlichen Verhandlung, auf welche das Urteil erster Instanz erging, geltend zu machen.

Die Klage auf Aufhebung des Schiedsspruches ist bei jenem Gerichte anzubringen, welches mangels eines Schiedsvertrages für die Entscheidung des Rechtsstreites in erster Instanz zuständig gewesen wäre.

Sie ist binnen der unerstreckbaren Frist von acht Tagen bei sonstigem Ausschlusse zu erheben.

Diese Frist beginnt mit dem Tage, an welchem dem klagenden Teile der Schiedsspruch zugestellt wurde, wenn aber der Anfechtungsgrund erst später bekannt wurde, mit dem Tage, an welchem der klagende Teil von dem Anfechtungsgrunde Kenntnis erlangt hat.

Exekution.

§ 30.

Die Vollstreckung des Schiedsspruches oder des vor dem Schiedsgerichte geschlossenen Vergleiches ist bei dem zuständigen Gerichte anzusuchen.

Schlußbestimmung.

Das Schiedsgericht hat über die Vergleiche und geschöpften Sprüche ein Buch zu führen, welches in Verwahrung des Bürgermeisteramtes in Pilsen bleibt.

H.-M.-Z. 48.296.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtskanal von Budweis zur Donau.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den beteiligten Zentralstellen die dem Fabriksbesitzer Franz Ferdinand Poeschl in Wien mit dem Erlasse vom 30. August 1904, Z. 39.245 (Verordnungs-Blatt Nr. 101 ex 1904), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtskanal von Budweis zur Donau auf ein Jahr, d. i. bis 23. Juli 1906, prolongiert.

Wien, am 9. September 1905. H.-M.-Z. 40.489.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Leibnitz zur Station Pölfing-Brunn (Sulmthalbahn). (Detailprojekte für die Teilstrecken km 0·25 bis km 1·06 und km 22·4 bis km 23·3, sowie für mehrere Flußkorrektionen: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. August die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, über die von Karl Freiherrn v. Wucherer, k. u. k. Obersten etc. in Graz, namens des Exekutivkomitees für den Bau der Sulmthalbahn vorgelegten Detailprojekte für die vom Baukonsense ausgeschlossenen Teilstrecken km 0·25 bis km 1·06 und km 22·4 bis km 23·3 der gegenständlichen Projektslinie, sowie der Flußkorrektionen, und zwar des Laßnitzflusses in km 1·9 bis km 2·0, dann des Sulmflusses in km 2·3/4 bis km 2·5/6, km 2·3/9 bis km 3·2/3, km 3·4 bis km 3·9, km 9·0/1 bis km 9·3/4, km 10·0/1 bis km 10·1/2, km 10·3/4 bis km 10·4/5, km 12·2/3 bis km 12·4/5, km 12·9 bis km 13·3/4, km 14·1/2 bis km 14·3/4, sowie endlich das Projekt der Korrektion des Kroisbaches in der Teilstrecke km 11·3/5 die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen, wobei die Kommissionsbestimmungen und Anträge hinsichtlich der projektierten Fluß- und Bachkorrektionen auch unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes zu treffen sein werden. Über das Ergebnis dieser Amtshandlungen wird die genannte Landesstelle dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten haben.

[E.-M.-Z. 24.261.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb Wallern — Salnau — bayerische Grenze. (Detailprojekt: Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, über das Detailprojekt für eine normalspurige Lokalbahn von Wallern zur bayerischen Grenze mit einer Abzweigung vom Schwarzen Kreuze nach Salnau nebst einer Verbindungskurve bei Wallern die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen durchzuführen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen Bericht zu erstatten. Der politischen Begehung dieses Projektes hat jedoch vorerst voranzugehen: 1. die Erörterung der Trassenfrage bezüglich der Grenzstrecke, sowie die Klarstellung der generellen Lage des neuen Grenzübergangspunktes; 2. die Erörterung der Linienführung in den Gemeinden Neuofen und Parkfried, d. i. die Teilstrecke km 8·9 bis km 12 der Zweiglinie Schwarzes Kreuz—Salnau, und 3. die Austragung der Frage, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrten zu den im Zuge der gegenständlichen Projektslinie vorgesehenen Verkehrsstellen. [E.-M.-Z. 27.396.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Marienberg (Ellgoth) nach Schönbrunn. (Variantenprojekt für die Endstrecke: Anordnung der Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. August die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, über das von der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Variantenprojekt für die Endstrecke der Fortsetzungslinie der Lokalbahn Mährisch-Ostrau—Marienberg (Ellgoth) nach Schönbrunn die Stationskommission und die politische Begehung durchzuführen. Die genannte Landesstelle wurde gleichzeitig ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der genannten Amtshandlungen den Baukonsens für das gegenständliche Variantenprojekt mit dem Bemerken ex commissione zu erteilen, daß dieser Baukonsens erst mit dem Zeitpunkte der Erteilung der Konzession zum Baue und Betriebe der Fortsetzungslinie Marienberg—Schönbrunn in Kraft zu treten hat. [E.-M.-Z. 39.213.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Zwickau nach Gabel. (Baukonsenserteilung für die neuen Hochbauergänzungsanlagen in der Station Deutsch - Gabel.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Deutsch-Gabel hat auf Grund der im Delegierungswege am 16. August abgehaltenen Bauverhandlung für das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Projekt, betreffend die Erweiterung des Gütermagazines, sowie die Verlängerung der bestehenden und für die Errichtung einer neuen Verladerampe in der Station Deutsch-Gabel aus Anlaß der Einmündung der Lokalbahn Zwickau-Gabel im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Baukonsens ex commissione erteilt.

[E.-M.-Z. 41.225.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Bahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 22. August dem Munizipium des Komitates Békés für:

a) eine von der Station Békés-Gyula der schmalspurigen Linien Kovácsháza—Békés-Csaba und Vésztö—Békés-Csaba der Firma „Alföldy elsö gazdasági vasutak" (Erste Alfölder Rustikalbahnen) ausgehende, bis zur Großgemeinde Barakony;

b) eine von der zukünftigen Station Barakony der Linie a) abzweigende, bis zur Gemarkung der Großgemeinde Ökrös;

c) eine von der zukünftigen Station Miske der Linie a) oder von der Station Simonyfalva der Linie b) abzweigende, bis Seprös

führende schmalspurige Rustikalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 23. August der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Jakob Hofbauer und Alexander Lehner für eine von der Station Somos-Ujfalu der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende und diese mit Berührung der Stadt Salgó mit den an die Salgó-Tarjáner Bergbaureviere grenzenden Kohlengruben in der Gemarkung der Gemeinde Somos verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 26. August der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Hermann Pallós und Konsorten für eine von der Station Czegled der Lokalbahn Szolnok-Czegled abzweigende und diese in der Station Uj-Kecske mit der Lokalbahn Szolnok — Uj - Kecske — Félegyháza verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 26. August dem Zivilingenieur Johann Ott in Budapest und Konsorten für:

a) eine von der Station Gyöngyös der Lokalbahn (Miskolcz-) Vamosgyörk-Gyöngyös abzweigende und in deren Fortsetzung diese entweder über Szurdos-Püspöki und Szarvasgede, oder über Rózsa-Szent Márton und Zagyvaszánto in der Station Guta mit den Nógráder Komitats-Lokalbahnen;

b) eine von der Station Hatvan der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende und diese in der Station Eger (Erlau) mit der Lokalbahn Füzesabony-Eger

verbindende schmalspurige Rustikal-, eventuell Lokalbahn (70 cm Spurweite) auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 26. August dem Michael Kugler in Budapest und Konsorten für:

a) eine vom Budapester rechtsuferseitigen Brückenkopfe der Franz Josefs-(Zollamts-) Brücke ausgehende, im Anschlusse an das Straßenbahnnetz des II. Bezirkes Taban (Ofen) die südlichen Abhänge des „Szent-Gellerthegy" (Blocksberg) und des „Sashegy" (Adlerberg) des Schwabenberg-Gebirgsstockes bogenförmig umspannende, im „Farkasvölgy" (Wolfstal) bis zu den dortigen Villen-Anlagen führende;

b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) nächst Nagy-Kovácsi einerseits gegen Westen abzweigende, bis zur Sommerfrische Hidegkút am Fuße des „Jánoshegy" (Johannesberg) anderseits in östlicher Richtung bis zur Station Budapest-Kelenföld der Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen führende

normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlaß vom 26. August dem Eugen Reé in Veszprém und der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Béla Szüts für eine von der Station Veszprém der Lokalbahn Jutas-Veszprém ausgehende und diese in der Station Tapolcza mit den Transdanubischen (Westungarischen) Lokalbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1904.) Dem vom kgl. preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen" sind über die Ergebnisse der Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen für das Jahr 1904 im Vergleiche mit dem Vorjahre folgende Daten zu entnehmen: Der gesamte Güterverkehr umfaßte im Jahre 1904 die Beförderung von 298,421.575 Tonnen (gegen 286,747.073 im Jahre 1903), wovon auf den Verkehr im Inlande 254,639.495 (244,801.343) und auf jenen mit dem Auslande 43,782.080 (41,945.730) Tonnen entfielen. Von dem Inlandsverkehre verblieben innerhalb des Verkehrsbezirkes 102,911.866 (102,164.625) Tonnen und wurden im gegenseitigen Austausche der Verkehrsbezirke befördert 151,727.629 (142,636.718) Tonnen. Vom Auslandsverkehre kamen auf den direkten Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande 40,397.930 (38,706.845) Tonnen, und zwar auf den Versand nach dem Auslande 23,475.331 (22,961.468) Tonnen und auf den Empfang von dem Auslande 16,922 599 (15,745.377) Tonnen; auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland entfielen 3,384.150 (3,238.885) Tonnen. Bei Berücksichtigung des Umstandes, daß der Verkehr mit den Seehäfen zu einem großen Teile den Verkehr mit dem überseeischen Ausland darstellt, und daß der oben nachgewiesene Empfang mit der Eisenbahn sich vielfach als Ausfuhr aus Deutschland, der Versand mit der Eisenbahn sich als Einfuhr nach Deutschland charakterisiert, beträgt der Wechselverkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) 135,545.621 (128,056.172) Tonnen, der Verkehr der deutschen Verkehrsbezirke (ohne Seehäfen) mit dem Auslande (mit den Seehäfen) in der Ausfuhr 32,234.785 (30,891.106) Tonnen und in der Einfuhr 22,837.921 (20,997.954) Tonnen; die Durchfahrt von Ausland zu Ausland, sowie zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen beläuft sich auf 4,891.382 (4,637.216) Tonnen. Bei einer Gesamtlänge der deutschen Eisenbahnen mit Ende des Jahres 1904 von 53.678·15 (52.351·78) Kilometer berechnete sich der Güterverkehr für den Kilometer Eisenbahn auf 8324 (8139) Tonnen.

Deutsches Reich und Schweiz. (Zollabfertigungsstellen in Basel.) Die deutsche Regierung hat dem schweizerischen Bundesrate den Abschluß einer neuen Vereinbarung über die Errichtung deutscher Zollabfertigungsstellen auf den linksrheinischen Bahnhöfen in Basel vorgeschlagen und den Entwurf zu einer solchen vorgelegt. Der Bundesrat stimmte unter Vorbehalt einiger Abänderungen zu, die dann auch von der deutschen Regierung angenommen wurden. Am 16. August wurde der Staatsvertrag darüber von dem Bundespräsidenten und dem deutschen Gesandten unterzeichnet. Der Bundesrat unterbreitet ihn nunmehr der Bundesversammlung zur Genehmigung. Der Vertrag sieht die Errichtung von vier deutschen Zollabfertigungsstellen mit der Befugnis zur Vornahme aller sich aus dem Verkehrsbedürfnisse ergebenden Abfertigungsarten vor. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Literatur.

Die Dampfturbine von Schulz für Land- und Schiffszwecke. Mit besonderer Berücksichtigung der Kriegsschiffe. Von Max Dietrich, Marine-Oberingenieur a. D. Mit 39 Abbildungen und 4 Tabellen. Verlagsbuchhandlung C. I. E. Volckmann (Volckmann & Wette) in Rostock i. M. Preis Mk. 2·—.

Die Dampfturbine der A. E.-G. (Allgem. Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin). Die Riedler-Stumpf- und die Curtisturbine. Von Max Dietrich, Marine-Oberingenieur a. D. Mit 25 Abbildungen und Tabellen. Verlagsbuchhandlung C. I. E. Volckmann (Volckmann & Wette) in Rostock i. M. Preis Mk. 1·50.

K. k. Staatsbahn-Direktion Triest.

Bau-Ausschreibung.

Die Herstellung der Hochbauten für den Zugförderungsdienst, d. i. das Öl- und Inventarmagazin mit Bretter- und Sanddeponie, das Verwaltungsgebäude, die ringförmige Lokomotivremise für 10 Stände mit einem Kanzlei- und Werkstättenanbau, sowie die Grube einer Lokomotivdrehscheibe, sämtliche in der Station Triest-St. Andrae der Teilstrecke Prvačina—Triest-St. Andrae der Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest ist im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt nach Pauschal- und Einheitspreisen, welche der Offertsteller selbst in das bezügliche Preisverzeichnis einzusetzen hat.

Die Vollendungsfristen sind derart festgestellt, daß die Bauplätze für das Verwaltungsgebäude bis zum 4. Oktober 1905 und für die Lokomotivremise mit Kanzlei- und Werkstättenanbau, für die Drehscheibe und für das Öl- und Inventarmagazin bis zum 1. November 1905 übergeben werden, und sind die Arbeiten derart durchzuführen, daß mit der Montierung der Drehscheibe längstens am 1. Dezember 1905 (Frist a) begonnen werden kann und die Lokomotivremise mit den zehn inneren Entleerungsgruben am 31. Jänner 1906 (Frist b), alle anderen Objekte, d. i. das Verwaltungsgebäude, der Kanzlei- und Werkstättenanbau, sowie das Öl- und Inventarmagazin am 31. März 1906 (Frist c) in allen Teilen zur anstandslosen Benützung bereitgestellt sind.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten, als: Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Angebotsformulare, Preisverzeichnisse, Bedingnisse und sonstige Beilagen der Angebote sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion (k. k. Bauführung) Triest, via Giorgio Galatti Nr. 9, Mezzanin, einzusehen.

Die Drucksorten können bei der vorbezeichneten k. k. Eisenbahnbehörde käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot in betreff der Herstellung der Hochbauten für den Zugförderungsdienst am Bahnhofe in Triest-St. Andrae" bis spätestens **25. September 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k Staatsbahn-Direktion Triest, via Giorgio Galatti Nr. 9, 1. Stock, zu überreichen.

Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 4. Oktober 1905 im Worte zu bleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der in dem bezüglichen Verzeichnisse der herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen (Beilage H des Angebotes) von dem Anbotsteller selbst ermittelten Bausumme.

Dasselbe ist vor Einreichung des Angebotes bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest, via Giorgio Galatti Nr. 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis spätestens 25. September 1905, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen das vom Anbotsteller ordnungsmäßig ausgefüllte und unterzeichnete Preisverzeichnis (Beilage C), Verzeichnis der auszuführenden Hochbauarbeiten (Beilage D) und Verzeichnisse der Arbeitsmengen von den Tiefengrenzen aufwärts (Beilage H) nicht beigeschlossen ist, dann solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Änderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Triest, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Triest.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen wird verschiedene Hochbauarbeiten, betreffend die Ausführung einer Kesselschmiede auf dem neuen Werkstättenbahnhofe in Pilsen, im Offertwege vergeben.

Die Kosten dieser Bauarbeiten sind inkl. der Kanalisierung mit zusammen K 73.874 veranschlagt.

Die bezüglichen Projektspläne und sonstigen Bedingungen sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion im Bureau der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung einzusehen, woselbst auch die Offertformulare ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu K 1·— pro Normalbogen versehenen und versiegelten Offerte haben die Aufschrift zu tragen: **„Offert für die Herstellung der Kesselschmiede auf dem neuen Werkstättenbahnhofe in Pilsen"**, und sind selbe bis zum **30. September 1905, 11 Uhr vormittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen einzubringen.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa daselbst ein Vadium von K 3700 zu erlegen.

Die Offerteröffnung, welcher die Offerenten oder deren beglaubigte Vertreter beiwohnen können, findet am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags bei der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion statt.

Pilsen, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Horn- und Borstenvieh von Grzegórzki nach diversen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie für lebendes, ledig zur Aufgabe gelangendes Geflügel von Kocmyrzów nach Myslowitz K.F.N.B.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für die obbenannten Frachtgüter in Wagenladungen unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachfolgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

1. Für Horn- und Borstenvieh in Wagenladungen.

Von Grzegórzki nach	Für Hornvieh in Wagenladungen	Für Borstenvieh in Wagenladungen: Bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens	Für Borstenvieh in Wagenladungen: Bei Benützung beider Etagen eines Etagewagens
	Frachtsätze für einen Quadratmeter der Bodenfläche in Heller		
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Bielitz	187·5	204	306·5
Brodek	416·5	448	681·5
Brünn	543·5	586	877·5
Chrzanów	99·0	111	160·0
Chybi	195·0	209	315·0
Dzieditz	170·5	185	276·0
Göding	528·5	568	859·5
Golleschau	238·5	254	388·0
Granica	122·0	136	197·0
Hotzendorf	368·5	393	603·0
Krzeszowice	66·0	73	103·0
Leipnik	382·0	405	621·0
Mähr. Ostrau-Oderfurt	272·5	288	444·0
Mähr.-Weißkirchen	362·0	383	588·0
Myslowitz	140·0	154	225·0
Napagedl	461·0	489	749·0
Oderberg	255·5	273	418·5
Olmütz	443·0	470	720·0
Petrowitz	232·0	247	377·0
Prerau	400·5	431	655·5
Pruchna	204·5	224	334·5
Seibersdorf	221·5	237	360·0
Skotschau	221·5	242	362·5
Stauding	304·5	326	499·5
Szczakowa	119·0	132	192·0
Teschen	255·5	274	418·5
Troppau	320·5	345	525·5
Trzebinia	90·0	101	145·0

2. Für lebendes, ledig zur Aufgabe gelangendes Geflügel von Kocmyrzów nach Myslowitz K.F.N.B.

	Heller für einen Quadratmeter der Bodenfläche
a) Bei Beladung von einfachen Wagen oder bei Beladung einer oder zweier Etagen eines Etagewagens	187
b) bei Beladung von drei oder vier Etagen eines Etagewagens	273
c) bei Beladung von fünf oder mehr Etagen eines Etagewagens	374

Wien, am 11. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.442/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Änderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 12 (für Baumwolle, rohe, u. s. w.) des Tarifes, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden in den nachstehend angeführten Verkehrsbeziehungen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 12 (für Baumwolle, rohe, u. s. w.) unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif gültigen Tarifbestimmungen auf folgende Beträge ermäßigt:

Nach und von	Eigentumsbahn	Bremen (Hauptbahnhof) " (Freibezirk)	Brake (Oldbg.) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham und Nordenham (Fischereihafen)	Altona Hamburg B. Hamburg-Sternschanze Harburg H., Harburg U.E. △ Lübeck Wilhelmsburg	Stettin + {Grabow a. O. Vulkan-Bredow Züllchow} ♁ Pommerensdorf	Swinemünde	Warnemünde
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Austerlitz	St.E.G.	339	352	326	277	298	313
Böhm.-Skalitz	S N.D.V.B.	238	251	225	176	197	212
Böhm.-Trübau	St.E.G.	273	286	260	211	232	247
Brünn	K.F.N.B. / St.E.G.	322	335	309	260	281	296
Brüsau-Brünnlitz	St.E.G.	291	304	278	229	250	265
Chotzen	St.E.G.	258	271	245	196	217	232
Hronow	St.E.G.	214	227	201	152	173	188
Königinhof	S.N.D.V.B.	256	269	243	194	215	230
Křenowitz T.B. / Krzenowitz	St.E.G. / K.F.N.B.	336	349	323	274	295	310
Mastig	S.N.D.V.B.	267	280	254	*)	*)	*)
Nachod	St.E.G.	219	232	206	157	178	193
Politz	St.E.G.	209	222	196	147	168	183
Schimitz	St.E.G.	322	335	309	260	281	296
Skalitz-Boskowitz	St.E.G.	302	315	289	240	261	276
Tinischt	Ö.N.W.B. / St.E.G.	243	256	230	181	202	217
Zwittau	St.E.G.	282	295	269	220	241	256
△ Lübeck	= Hamburg B. —	—	—	4	—	—	—
+ {Grabow a. O., Vulkan-Bredow, Züllchow}	= Stettin +	—	—	—	4	—	—
♁ Pommerensdorf	= Stettin +	—	—	—	1	—	—

*) Die bisherigen Sätze werden nicht geändert.

Wien, am 12. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1325]

Elektrische Stadtbahn Marienbad.

Einstellung des Abonnement-Blockverkaufes und Ermäßigung der gewöhnlichen Fahrpreise.

Laut Beschlusses des Stadtverordnetenkollegiums vom 5. September 1905 wird versuchsweise vom 1. Oktober 1905 bis 30. April 1906 der Abonnement-Blockverkauf eingestellt und der Fahrpreis auf den Preis der Abonnementskarten ermäßigt.

Während dieser Zeit ist daher an Fahrgeld zu entrichten:

1. Für die ganze Strecke Stadt—k. k. Staatsbahnhof oder umgekehrt pro Person und Tourfahrt 20 Heller.
2. Für die Teilstrecken Stadt — Schönau, dann Schönau—k. k. Staatsbahnhof oder umgekehrt pro Person und Tourfahrt 10 Heller.
3. Für die Fahrten von einer Station oder Haltestelle der einen Zone nach einer Station oder Haltestelle der anderen Zone ist die Fahrtaxe der ganzen Strecke zu entrichten.

Marienbad, am 8. September 1905.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1326]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarifheft 2.

Einbeziehung der Stationen Stary-Sambor und Sozań in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden die Stationen Stary-Sambor und Sozań in den Holzausnahmetarif B einbezogen.

Im Haupttarife ist nachzutragen:

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Schnittafel II a Ausnahmetarif B Für 100 kg in Pfennig
59	Sozań	87
60	Stary-Sambor	88

Seite	Zwischen und	k. k. Staatsbahn-Direktion	Schnittafel A Myslowitz			
			Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
179	Sozań	Lemberg	396	411	462	389
179	Stary-Sambor	Lemberg	399	414	465	392

Wien, am 11. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.010/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1327]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1 und 2, Auflage vom 1. Juli 1905.

Mit 1. Oktober 1905 gelangen zur Einführung:
Nachtrag II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1,
„ I „ „ „ II, „ 2.

Diese Nachträge enthalten Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Außerdem enthält der erwähnte Nachtrag II die Einbeziehung der Linien Linz—Unter-Rohr—Selzthal und Unter-Rohr — Bad Hall in den Abschnitt A des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1.

Die obgenannten Nachträge treten mit 1. Oktober 1905, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klaus—Spital a. P., bezw. Spital a. P.—Selzthal und, insoweit Erschwernisse eintreten, mit 15. November 1905 in Kraft, falls für die letzteren durch die einschlägigen Kundmachungen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt ein früherer Termin nicht bestimmt ist.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.656/05

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1328]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

Der für Wein in Fässern etc. bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut von Pozsony nach Hannsdorf im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 101 vom 31. August 1905 mittels Kundmachung Nr. [1241] verlautbarte Frachtsatz von 232 Heller pro 100 kg wird auf **230** Heller pro 100 kg berichtigt.

Wien, im September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1329]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Eisenbahnstrecke Schwarzach-St. Veit—Badgastein.

Die Eisenbahnstrecke Schwarzach-St. Veit—Badgastein mit den Stationen Schwarzach-St. Veit, Dorfgastein, Hofgastein und Badgastein wird am 20. September 1905 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die Beförderung explosiver Güter ist vorläufig ausgeschlossen.

Innsbruck, am 3. September 1905.

St.-B.-D.-Z. 28.950/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1330]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Schließung der Güternebenstelle in Badgastein.

Mit dem Tage der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Schwarzach-St. Veit—Badgastein für den Güterverkehr wird die Güternebenstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Badgastein geschlossen.

Innsbruck, im September 1905.

St.-B.-D.-Z. 28.950/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1331]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1906, treten im Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900, des obengenannten Eisenbahnverbandes, nachstehende Klassengutfrachtsätze in Kraft:

Zwischen Sebnitz und	Eilgut	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen		Spezialtarife			
		I	II	A_1	B	A_2	I	II	III
	Pfennig für 100 kg								
Grund-Georgenthal	197	81	66	61	57	57	57	52	48
Hainspach-Wölmsdorf	135	51	44	41	37	37	37	34	33
Kreibitz-Teichstatt	187	73	61	56	52	52	52	48	45
Nieder-Einsiedel	55	22	20	19	15	15	15	14	14
Niedergrund	207	84	68	63	59	59	59	54	50
Nixdorf	91	35	30	28	24	24	24	23	22
Ober-Einsiedel	91	35	30	28	24	24	24	23	22
Rumburg	148	61	51	48	44	44	44	40	36
Schluckenau	145	55	46	44	40	40	40	37	34
Schönau	135	51	44	41	37	37	37	34	33
Schönfeld	190	78	64	60	56	56	56	51	46
Schönlinde	143	61	54	49	45	45	45	40	35
Wölmsdorf	91	35	30	28	24	24	24	23	22
Zwischen Kohlmühle und									
Nieder-Einsiedel	.	.	.	.	.	.	.	.	17

Wien, am 14. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.272/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1332]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von „Ferrosilicium, auf elektrischem Wege hergestellt," bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von Matrei nach	Pfennig für 100 kg
Düsseldorf-Bilk	361
„ -Derendorf	363
„ -Grafenberg	365
„ -Hafen	360
„ -Lierenfeld	365
„ -Reisholz	366

Wien, am 13. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.479/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1333]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 6. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für

a) Frachtgüter der Klasse I und
b) „ „ „ II

bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

von oder nach Jauernig k.k.St.B. nach oder von	Heller für 100 kg a)	b)
Schönlinde B.N.B.	386	380
Warnsdorf B.N.B.	367	367

Wien, am 11. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1334]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der Frachtsätze im Verkehre zwischen den Stationen der Temesvár-Buziáser Lokaleisenbahn einerseits und österreichischen Stationen anderseits.

Infolge der mit 16. September 1905 eintretenden Steuerpflicht der Temesvár-Buziáser Lokaleisenbahn sind ab diesem Zeitpunkte die in den nachstehend angeführten Tarifen, bezw. Kartierungsfrachtsätzen im Verkehre zwischen den Stationen der genannten Lokaleisenbahn einerseits und österreichischen Stationen anderseits enthaltenen direkten Frachtsätze um nachstehende Frachtzuschläge zu erhöhen, und zwar:

1. Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903.

Von oder nach	Nach oder von	Eilgüter gewöhnliche	Eilgüter ermäßigte	Eilgüter besonders ermäßigte	Frachtgüter sperrige	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
		Frachtzuschläge pro 100 kg in Heller											
Stationen der Temesvár - Buziáser Lokaleisenbahn.													
Bakovár	Wien K.F.N.B. Wien St.E.G. Floridsdorf K.F.N.B. Stadlau St.E.G. etc.	9	7	5	5	4	3	2	2	1	1	1	1
Buziás-fürdö		10	7	6	5	4	4	3	2	1	2	1	1
Gyirok		3	3	3	2	2	1	1	1	—	1	—	—
Medves		5	4	3	3	2	2	1	1	—	1	—	—
Nagy-Köveres		8	6	5	5	3	3	2	1	1	2	1	1
Temes-Ujlak		6	5	4	3	3	2	2	1	1	1	1	1
Török-Szákos		7	6	4	4	3	3	2	1	1	1	1	—

2. Tarif, Teil II, Heft 6, vom 1. Jänner 1904.

Von	Nach	Frachtzuschlag in Heller pro 100 kg zu dem im obbezeichneten Tarife unter Rubrik a enthaltenen Frachtsatze nach dem Normalgewichte
Station der Temesvár-Buziáser Lokaleisenbahn.		
Török-Szákos	Wien K.F.N.B. Wien St.E.G. Wien St. Marx	3

3. Kartierungsfrachtsätze vom 1. Jänner 1904.

Von oder nach	Nach oder von	Eilgüter gewöhnliche	Eilgüter ermäßigte	Eilgüter besonders ermäßigte	Frachtgüter sperrige	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
		Frachtzuschläge pro 100 kg in Heller											
Stationen der Temesvár - Buziáser Lokaleisenbahn.													
Bakovár	Wien K.F.N.B. Wien St.E.G. Floridsdorf K.F.N.B. Stadlau St.E.G. etc.	4	7	5	5	4	3	2	2	1	1	1	1
Buziás-fürdö		10	7	6	5	4	4	3	2	1	2	1	1
Medves		5	4	3	3	2	2	1	1	—	1	—	—
Nagy-Köveres		8	6	5	5	3	3	2	1	1	2	1	1
Temes-Ujlak		6	5	4	3	3	2	2	1	1	1	1	1
Török-Szákos		7	6	4	4	3	3	2	1	1	1	1	—

Wien, am 12. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900.

Einführung von Frachtsätzen für Obst, frisches, des Ausnahmetarifes Nr. 25 im Verkehre mit der Haltestelle Krzeschitz.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten im obengenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 (Obst, frisches) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg }
b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg } für einen Wagen und Frachtbrief

in Kraft:

Nach und von	Krzeschitz Ö.N.W.B.			
	I. verpackt		II. unverpackt	
	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig			
Berlin Anh., Dresd. und Görlitz. Bhf.	226	204	226	196
Berlin Zentralmarkthalle	235	213	235	205

Wien, am 14. September 1905. Ö.N.W.B. Z. 96.140/05.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1336]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Geflügelsendungen in Wagenladungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von lebenden, ledig zur Aufgabe gelangendem Geflügel, und zwar:

a) bei Beladung von einfachen Wagen oder bei Beladung einer Etage oder zweier Etagen eines Etagewagens;
b) bei Beladung von drei oder vier Etagen eines Etagewagens;
c) bei Beladung von fünf oder mehr Etagen eines Etagewagens

nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von					
	Janowitz k.k.St.B.			Schichowitz-Raby k.k.St.B.		
	Abteilung					
	a	b	c	a	b	c
	Frachtsätze in Pfennig für den Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Eisenbahnwagens					
Moosach b. Mü.	577	622	670	657	741	832
München-Giesing	630	675	723	710	794	885
München S.B.	611	656	704	691	775	866

Die nach diesen Frachtsätzen zu befördernden Sendungen sind mit Frachtbriefen für gewöhnliche Fracht zur Aufgabe zu bringen.

Der Frachtberechnung ist die Bodenfläche des verwendeten Wagens zugrunde zu legen, auch wenn in Ermanglung der angeforderten Wagen mit geringerer Bodenfläche, Wagen mit größerer Bodenfläche gestellt werden müssen. Für die Feststellung der Bodenfläche ist die auf der Langseite des Wagens angegebene Ladefläche maßgebend. Bruchquadratmeter sind auf ganze Quadratmeter in der Weise abzurunden, daß Flächen bis einschließlich 0·5 m^2 gar nicht, solche über 0·5 m^2 aber für einen ganzen Quadratmeter in Rechnung gezogen werden.

Wien, am 12. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.351/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1337]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für lebende Tiere.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für die frachtgutmäßige Beförderung der nachbenannten Tiergattungen unter Einhaltung der allgemein gültigen, sowie der im Tarife, Teil II, Heft 6, des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes angeführten speziellen Tarifbestimmungen die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Nach Wien-St. Marx.

Von	a	b	c	d	e
	für Hornvieh in Wagenladungen	für Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen: bei Benützung beider Etagen eines Etagewagens	für Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen: für die Mitbenützung der Trommel	für die unter a bis c angeführten Tiere nach dem Normalgewichte für 100 kg	für Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens für einen Quadratmeter der Ladefläche
	für einen Quadratmeter der Ladefläche				
	Frachtsätze in Heller				
Bulkeszi (Station der Baja-Zombor-Ujvidéker Lokaleisenbahn)	872	914	2513	551	964

Wien, am 12. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1338]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.

Ermäßigung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 3 B.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 werden im obengenannten Tarifhefte die auf Seite 254 für Sternberg K.F.N.B.—Kandrzin vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 B (Holz) auf die auf Seite 250 für Sternberg k.k.St.B.—Kandrzin vorgesehenen Frachtsätze ermäßigt.

Wien, am 14. September 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX 1905. [1339]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 9, vom 1. April 1904.

Einbeziehung der Station Biebrich-Mosbach in den Ausnahmetarif Nr. 33.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Biebrich-Mosbach des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Mainz mit den für Biebrich (Rheinbhf.) gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 33 (Kaolin, Ton, roh u. s. w.) einbezogen.

Wien, am 14. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.646/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1340]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung des Stationsnamens Lend-Gastein.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1905 wird der Stationsname Lend-Gastein in „Lend“ abgeändert.

Innsbruck, am 4. September 1905.
St.-B.-D.-Z. 22.836/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1341]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung direkter Frachtsätze für rohen Flachs von Érsekujvár nach Kronstadt.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Jänner 1906, treten für Sendungen von rohem Flachs bei Frachtzahlung für

a) 5.000 kg und
b) 10.000 kg

pro Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

a) 256 Pfg. für 100 kg
b) 143 „ „ 100 kg.

Budapest, am 13. September 1905.
Ks.Od. Z. 42.282-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1342]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Juli 1902.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten im obgenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 E (Obst, frisches) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Nach	Von Cerovglie I	Von Cerovglie II	Von Herpelje-Kozina I	Von Herpelje-Kozina II
	Pfennig für 100 kg			
Berlin Anh.-Dresd. und Görl. Bhf.	606	443	586	430
Berlin Zentralmarkthalle	612	449	592	436
Berlin Schlesischer Bahnhof	609	446	589	433
Breslau Märk. Freib. und O.S. Bhf.	561	416	532	398
Breslau Odertorbahnhof	568	423	539	405
Bromberg	731	568	703	555
Danzig Lege Tor	826	663	798	650
Görlitz	494	331	474	318
Grünberg i. Schles.	575	412	555	399
Guben	568	405	548	392
Königsberg i. Pr. Ost- und Kaibhf.	895	733	866	720
Posen	642	479	622	466

Wien, am 14. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.458/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1343]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Sauerkraut aus Pos. G—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Sauerkraut aus Pos. G—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905, bei Aufgabe als Frachtgut

a) in Gewichtsmengen unter 5000 kg, ferner bei Frachtzahlung mindestens für

b) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und

c) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen

von Austerlitz nach {
Budapest-Angyalföld,
Budapest-dunap. t. p. u.,
Budapest-fővámház,
Budapest-föv. közrakt.,
Budapest-Józsefváros,
Budapest-kitérő,
Budapest-közp. vásárcsarnok,
Budapest-Lipótváros,
Budapest-nyugoti p. u.

die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft, und zwar:

ad a) . . . . 373 Heller pro 100 kg
„ b) . . . . 232 „ „ 100 kg
„ c) . . . . 182 „ „ 100 kg

Wien, am 12. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1344]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Schlafwagengebühren Wien Staatsbhf.—Prag St.E.G.—Dresden Hauptbhf.

Vom 1. Oktober 1905 angefangen werden bei den Schnellzügen Nr. 5/n St.E.G. und Nr. 6 Sächs. Stb., bezw. bei den Personenzügen Nr. 449 Sächs. Stb. und Nr. 402 St.E.G., resp. im Anschlusse an den Schnellzug Nr. 8/n St.E.G. in den Relationen Wien St.E.G.—Dresden Hauptbhf. über Brünn—Prag St.E.G.—Bodenbach und Wien St.E.G.—Prag St.E.G. über Brünn besondere Schlafwagen in Verkehr gesetzt.

Für die Benützung dieser Schlafwagen sind außer den tarifmäßigen Fahrpreisen für die I., bezw. II. Klasse noch folgende Gebühren zu entrichten:

a) für die Strecke Wien Staatsbhf.—Dresden Hauptbhf. oder umgekehrt:
in der I. Klasse K 12·40, bezw. Mk. 10·50 pro Fahrkarte;
in der II. Klasse K 10·—, bezw. Mk. 8·50 pro Fahrkarte;

b) für die Strecke Wien Staatsbhf.—Prag St.E.G. oder umgekehrt:
in der I. Klasse K 8·— pro Fahrkarte
„ „ II. „ K 6·— „ „

Ein Reisender, welcher im Schlafwagen Wien Staatsbhf.—Prag St.E.G.—Dresden Hauptbhf. oder umgekehrt ein aus einem unteren und oberen Bette bestehendes Halbabteil I. Klasse für sich allein beansprucht, hat $1^1/_2$ Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zugsgattung und Strecke zu lösen und außerdem die hierfür entfallende $1^1/_2$fache Zuschlagsgebühr für den Schlafwagen zu entrichten.

Wien, am 8. September 1905.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1345]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Tarif vom 1. Jänner 1902.

Einbeziehung neuer Stationen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der k. k. österr. Staatsbahnen werden die an dieser Linie gelegenen Stationen Angertal, Bad Gastein, Dorf-Gastein, Hof-Gastein und Loibfarm mit folgenden Frachtsätzen in den Tarif einbezogen:

Von	Nach				
	Angertal	Bad Gastein	Dorf-Gastein	Hof-Gastein	Loibfarm
	Frachtsätze in Heller für 1000 kg				
1. Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn:					
Brüx	1320	1340	1300	1300	1290
Dux	1340	1350	1320	1320	1300
Franz Josef-Stollen	1378	1388	1338	1358	1328
Holtschitz-Seestadtl	1358	1378	1338	1338	1328
Karbitz	1462	1472	1442	1442	1422
Maria-Ratschitz	1358	1378	1338	1338	1328
Mariaschein	1450	1460	1430	1430	1410
Paredl	1346	1366	1326	1326	1316
Schallan	1420	1430	1380	1400	1370
Schönfeld	1468	1478	1448	1448	1428
Schwaz-Kuttowitz	1366	1376	1326	1346	1316
Settenz	1426	1436	1406	1406	1386
Teplitz	1432	1442	1412	1412	1392
Triebschitz	1346	1366	1326	1326	1316
Türmitz	1468	1478	1448	1448	1418
Ullersdorf	1406	1416	1386	1386	1366
2. Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:					
Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg	1412	1412	1382	1392	1362
Deutsch-Kralup	1392	1412	1362	1382	1342
Kaaden-Brunnersdorf	1370	1390	1340	1360	1320
Komotau	1362	1382	1332	1352	1312
Krupa	1242	1262	1232	1232	1212
Reitzenhain	1536	1556	1506	1526	1486
Renč	1260	1280	1250	1250	1230
Tuschmitz	1344	1364	1314	1334	1294
3. Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna:					
Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht)	1412	1412	1382	1392	1362
4. Station der Böhmischen Commercialbahnen:					
Miröschau	1120	1130	1100	1120	1090

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird die bisherige Stationsbezeichnung „Lend-Gastein“ auf „Lend“ abgeändert.

Teplitz, am 13. September 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuausgabe des Tarifes, Teil II, für den Personen-, Gepäcks- etc. Verkehr auf der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn, sowie den Wiener Lokalstrecken der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 gelangt ein neuer Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn (Unter-Hetzendorf—Praterstern), sowie auf den Wiener Lokalstrecken der k. k. österr. Staatsbahnen zur Einführung. Durch diesen Tarif werden die Fahrpreise zwischen Wien (Westbahnhof) und den Stationen der Strecke St. Veit a. d. Wien — Klein - Schwechat — Brigittenau— Floridsdorf über Penzing, sowie im Verkehre der Stationen dieser Strecke unter sich, und zwar sowohl für einfache Fahrten, als auch für Monatsstreckenkarten, ermäßigt. Ferner werden durch diesen Tarif jene Relationen, deren Länge die Grenze der 1. Stadtbahnzone um nicht mehr als ein 0·5 km überschreitet, aus der 2. in die 1. Stadtbahnzone rückversetzt. Außerdem werden durch den neuen Tarif die bisherigen Strafbestimmungen gegenüber Reisenden gemildert, welche ohne oder ohne gültige Fahrkarte betroffen werden.

Endlich wird mit Rücksicht auf vielfach zum Ausdrucke gelangte Wünsche die Gültigkeit der Monatskarten der Wiener Stadtbahn und Wiener Verbindungsbahn auf Sonn- und Feiertage ausgedehnt und erfahren aus diesem Anlasse die Preise dieser Karten eine Änderung.

Wien, am 14. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.620/05.

V.-B. Nr. 107 v. 16. IX. 1905. [1347]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holzkohle.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Holzkohle, auch gemahlene oder körnige, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

	Heller pro 100 kg
Von Feled nach Oderberg transit (mit der Bestimmung nach Deutschland) .	95
Von Vadna nach Oderberg transit (mit der Bestimmung nach Deutschland) .	103

In den vorstehenden Frachtsätzen ist die Oderberger Überfuhrsgebühr bereits enthalten.

Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach deutschen Stationen ohne Routenvorschrift aufgegeben werden.

Das Aufladen der Sendungen obliegt den Parteien.

Wien, im September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1348]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 gelangt der Nachtrag VIII zu dem vom 1. März 1898 gültigen Tarife, Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide u. s. w.), des obgenannten Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. die Aufnahme der Stationen Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt) und Dresden-König Albert-Hafen und Lommatzsch der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Ladestelle Schreckenstein-Schichtwerke und der Verrechnungsstelle Korneuburg Donaulände der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und neue Bestimmungen für die Reexpedition der in den Lagerhäusern der Stadt Wien eingelagerten Sendungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind zum Preise von Mk. 0·05 = K 0·06 durch die Verwaltungen der Endbahnen und die beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 14. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.966/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1349]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Neuauflage des Lokalgütertarifes.

Mit Ende Oktober 1905 tritt die Auflage vom 1. Februar 1903 des Lokalgütertarifes, Teil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft samt den Nachträgen I und II außer Wirksamkeit, und tritt mit Gültigkeit vom 1. November 1905 eine Neuauflage des Lokalgütertarifes, Teil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Die eintretenden Änderungen, auch Erhöhungen, welche gleichfalls mit 1. November 1905 in Kraft treten, sind am Rande der betreffenden Seiten durch Punkte ersichtlich gemacht.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von K 1·— erhältlich.

Wien, am 13. September 1905. S.B. Z. 10.639-C I/05.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1350]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.

Einbeziehung der Station Lobositz in den Ausnahmetarif Nr. 1 A (Getreide).

Mit Gültigkeit vom 25. September 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, tritt im obengenannten Tarifhefte nachbezeichneter Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 1 A (Getreide) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Zwischen Lobositz {A. T. E. / St. E. G.} und Görlitz 89 Pfg. für 100 kg.

Wien, am 14. September 1905. Ö.N.W.B. Z. 95.364/05.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905. [1351]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Sachsen. (Aufnahme des kgl. sächsischen Nebenzollamtes I Bärenstein-Weipert in die Reihe der Zollstellen, über welche die Einfuhr von Gewächsen, mit Ausnahme der Rebe, erfolgen darf.) Das kgl. sächsische Nebenzollamt I Bärenstein-Weipert wurde in die Reihe der Zollstellen aufgenommen, über welche die Einfuhr von Gewächsen, mit Ausnahme der Rebe, nach Deutschland erfolgen darf.

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 6. Juli 1905, betreffend Änderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 6. Juli 1905 hat der Bundesrat auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung folgende Änderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

I. In Nr. XXXV c wird eingefügt:

a) hinter dem mit „Astralit I und II" beginnenden Absatze:

Wetter-Astralit (Astralit, worin 10 Prozent des Ammonsalpeters durch Kochsalz ersetzt sind),

b) hinter dem mit „Petroklastit" beginnenden Absatze:

Petroklastit II (Gemenge aus Natronsalpeter, Kalisalpeter, Schwefel, Steinkohlenpech, Kaliumbichromat und Holzkohle,.

II. Hinter Nr. XLII a wird folgende neue Bestimmung eingeschaltet:

XLII b.

Pyrotechnische Scherzartikel, bestehend aus einer Mischung, die außer Gummi und Farbe nicht mehr als 6 Prozent gelben Phosphor, 23 Prozent amorphen Phosphor und 21 Prozent Kaliumchlorat enthalten darf,

in Form von

a) Stäbchen von 50 bis 55 mm Länge im Gewichte von 1·5 g (sogenannte Krawallstangen),

b) runden Scheibchen von 28 mm Durchmesser im Gewichte von 2·5 g (sogenannte Radauplätzchen),

c) Kugeln im Gewichte von 1·5 g (sogenannte Gewitterhagel),

unterliegen nachstehenden Bedingungen:

1. Die Scherzartikel sind in starke Holzkasten von nicht mehr als je 1 Gros (144 Stück) Inhalt unter Benützung einer Zwischenlagerung von Sägemehl, Kieselguhr oder ähnlichem Material gut zu verpacken.
2. Diese Kasten sind in besondere Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten mit einer Wandstärke von mindestens 18 mm und von nicht über 1·2 m^3 Größe, ohne Beilegung anderer Gegenstände, dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 mm mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und von einem vereideten Sachverständigen ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden Bestimmungen beigegeben werden.

Die vorstehenden Änderungen sind sofort in Kraft getreten.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. (Einbeziehung der Station Nürnberg Nordwestbahnhof und Austritt der Station Aschaffenburg.) Am 20. August 1905 wurde die Station Nürnberg Nordwestbahnhof der Bayerischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen. Die Station Aschaffenburg dieser Verwaltung scheidet mit dem 30. September 1905 aus dem Verbande aus.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Wechseltarife I/III und II/III, Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgütertarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Haltestelle Daerstorf.) Am 15. August 1905 wurde die an der Strecke Harburg—Cuxhaven zwischen den Stationen Neugraben und Buxtehude gelegene Haltestelle Daerstorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und den Verkehr von lebenden Tieren in Käfigen, Kisten u. s. w. eröffnet und mit diesem Tage in die Wechseltarife I/III und II/III, sowie in den Norddeutsch-Sächsichen Verbandsgütertarif einbezogen.

Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie Sprengstoffe sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung von Stationen etc.) Am 20. August 1905 wurden die Stationen Neudamm des Direktionsbezirkes Bromberg, Bielefeld Ost des Direktionsbezirkes Hannover und Nürnberg Nordwestbahnhof der Bayerischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen. Die Station Aschaffenburg der letzteren Verwaltung scheidet mit dem 30. September 1905 aus dem Verbande aus.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. (Erweiterung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes 9 S.) Der im Norddeutsch-Sächsischen Verkehre bestehende Ausnahmetarif 9 S hat im Versand von den Stationen Osterrönfeld und Rendsburg des Direktionsbezirkes Altona vom 16. August 1905 ab Gültigkeit für Sendungen nach den Stationen Dresden-Neustadt, Dresden-Elbkai (Neustadt), Königstein, Pirna, Riesa, Riesa-Elbkai, Riesa-Hafen und Schandau der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Tiertarif. (Verschiebung in der Einführung von neuen Frachtsätzen.) Die bereits für den 16. August 1905 angekündigte Einführung neuer Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen den preußisch-sächsischen Mitbewerbsstationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und bayerischen Stationen wird bis zum Erscheinen des Nachtrages VI zum Bayerisch-Sächsischen Tiertarif verschoben.

Die Ausgabe dieses Nachtrages wird besonders bekannt gemacht werden.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 26. August 1905 wurden die an der Pfälzischen schmalspurigen Lokalbahn Speyer-Geinsheim liegenden Stationen Freisbach, Geinsheim, Gommersheim, Harthausen, Schwegenheim und Weingarten i. d. Pfalz in das Tarifheft 8 des Verbandsgütertarifes (Verkehr Baden—Pfalz) aufgenommen.

Die Stationen geben über die Frachtberechnung und über die zu erhebenden Umladegebühren Auskunft.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). (Tarifierung von Korkstöpseln und Korkwaren.) Korkstöpsel und Korkwaren werden auf den deutschen Strecken nicht mehr als sperrige Güter behandelt. Das auf Seite 172 des Teiles I B des Deutsch-Französischen Gütertarifes bei den Positionen 1641 und 1642 angebrachte Sperrigkeitszeichen ist daher zu streichen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904. (Ausnahmefrachtsätze für Braun- und Steinkohlensendungen.) Mit sofortiger Gültigkeit werden für Braun- und Steinkohlensendungen von Hausham und Miesbach, welche zu den direkten Frachtsätzen des Spezialtarifes III b abgefertigt werden, u. a. nachstehende Ausnahmefrachtsätze gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe im Rückvergütungswege gewährt:

Nach	Von	
	Hausham	Miesbach
	Centimes für 100 kg	
Buchs (Rheintal)	105	104
Rorschach	99	98
St. Margrethen	87	86

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. (Erweiterungen.) Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 wurden die direkten Verkehrsbeziehungen durch Aufnahme nachstehender Stationen erweitert. Die Fracht für diese ist bis zur Herausgabe eines Tarifnachtrages nach folgenden Entfernungen zu berechnen:

a) Bayerische Stationen

für Ebenhofen * durch Anstoß von 29 km an die Entfernungen von Buchloe,
„ Eitensheim ** „ „ „ 4 „ „ „ „ „ Tauberfeld,
oder „ „ „ 5 „ „ „ „ „ Gaimersheim.

b) Preußische Stationen

für Koschentin † (Direktionsbezirk Kattowitz)
durch Anstoß von 12 km an die Entfernungen von Lublinitz,
für Kostuchna † (Direktionsbezirk Kattowitz)
durch Anstoß von 7 km an die Entfernungen von Tichau,
oder
durch Anstoß von 8 km an die Entfernungen von Idaweiche,
für Kynau † (Direktionsbezirk Breslau)
durch Anstoß von 11 km an die Entfernungen von Charlottenbrunn,
für Luban (Direktionsbezirk Posen)
durch Anstoß von 7 km an die Entfernungen von Posen,
oder
durch Anstoß von 62 km an die Entfernungen von Lissa i. P.,
für Meffersdorf † (Direktionsbezirk Breslau)
durch Anstoß von 15 km an die Entfernungen von Greiffenberg i. Schl.,
für Mittel-Schmiedeberg † (Direktionsbezirk Breslau)
durch Anstoß von 20 km an die Entfernungen von Hirschberg i. Schl.,
oder
durch Anstoß von 21 km an die Entfernungen von Landeshut i. Schl.,
für Naumberg a. Bober † (Direktionsbezirk Posen)
durch Anstoß von 13 km an die Entfernungen von Benau,
für Peiskretscham (Direktionsbezirk Kattowitz)
durch Anstoß von 6 km an die Entfernungen von Laband,
oder
durch Anstoß von 10 km an die Entfernungen von Tost.

Ferner ist beim Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. unter Abschnitt b), laufende Nr. 9, an Stelle von

Boerschächte	Tichau	Tichau oder	8	0·005
		Emanuelsegen Güterbahnhof	2	0·005

zu setzen:

Boerschächte	Kostuchna	Kostuchna	1	0·005

* Nur für Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewichte von höchstens 250 kg.
** Nur für Eilstückgüter bis zum Einzelgewichte von 250 kg.
† Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Neue Fassung des Ausnahmetarifes Nr. 7 b.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 ab erhielt der Ausnahmetarif Nr. 7 b auf Seite 64 des III. Nachtrages nachstehende Fassung:

Ausnahmetarif Nr. 7 b für Scherben (von zerstörten Hochöfen, Retorten, Tiegeln, Kassetten und Kapseln, sowie von sonstigen feuerfesten Tonwaren und von Dachsteinen, Falzziegeln, Biberschwänzen u. dgl.) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen.

Von	Nach: Markt Redwitz	Ponholz	Regenstauf	Schwandorf	Selb-Plößberg	Wiesau
	Mark für 100 kg					
Eger	0·10	0·32	0·35	0·28	0·12	0·10

— (Einbeziehung der Station Nürnberg R.B.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Nürnberg R.B. in den Ausnahmetarif Nr. 6 c (Seite 63 des III. Nachtrages) als Versandstation einbezogen.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 gelangt ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits, dann für den Verkehr zwischen den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft untereinander im Durchgang über die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, endlich für den Verkehr der kgl. bayerischen Anschlußstationen mit Stationen der anschließenden Strecken der Lokalbahn-Aktiengesellschaft zur Einführung.

Vom gleichen Zeitpunkte wird der Tarif vom 1. Februar 1901 für den vorbezeichneten Güterverkehr aufgehoben.

Durch den neuen Tarif werden sich vom 1. Oktober 1905 an hauptsächlich im Verkehre mit den staatlichen Lokalbahnstationen, dann mit solchen Hauptbahnstationen, deren Verkehr über zwischenliegende Lokalbahnen bedient wird, Frachterhöhungen ergeben, die durch Einführung des 20 prozentigen Entfernungszuschlages für den Güterverkehr der staatlichen Lokalbahnen bedingt sind.

Der neue Tarif wird baldtunlichst fertiggestellt werden und von Interessenten käuflich bezogen werden können. Bis dahin wird vom Tarifbureau der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Auskunft über einzelne Frachtsätze erteilt.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1584	V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Erze, auch aufbereitete u. s. w. (nach der Nomenklatur im Tarifteil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905), mit Ausnahme von Schwefelkiesabbränden	Krzeszowice	Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Trzynietz)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	35 Heller	32 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche nebst einer bezüglichen Refaktierechnung längstens bis Ende Februar 1906 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
1585	V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 17.772/04	beteiligten Verwaltungen	Rübenschnitze der Pos. Z—17 der Güterklassifikation	Angern K.F.N.B.	Inzersdorf k.k.ö.St.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokaltarife, bezw. Wiener Überfuhrtarif	Verschieden	23 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Rübenschnitze der Pos. Z—17 der Güterklassifikation	Angern K.F.N.B.	Guntramsdorf und Inzersdorf (Stationen der Wiener Lokalbahnen)					32 Heller				
			Zuckerrüben	Inzersdorf k.k.ö.St.B.	Angern K.F.N.B.					36 Heller				
			Zuckerrüben	Guntramsdorf und Inzersdorf (Stationen der Wiener Lokalbahnen)	Angern K.F.N.B.					45 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Markpfennig								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1586 V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn** Ks.-Od. Z. 40.971/05	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes A (a und b) des Ungarisch-Deutschen Holz- und Borkeverkehres, Teil II, gültig vom 1. August 1905	Vinkovce trs.	Berlin Anh.-Dr. Bhf.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr	292	292	281	281	11	11	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1906 bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV. b) in Vorlage zu bringen sind	Diese Tarifermäßigung wurde im „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" bereits in der Nummer 100 vom 29. August 1905 in der Rubrik „Kundmachung" sub Position 1234 provisorisch verlautbart
					Berlin Görlitzer Bhf.				292	292	281	281	11	11			
					Berlin Schles. Bhf.				292	292	281	281	11	11			
					Leipzig Bayer. Bhf. Leipzig St.B.				274	274	262	265	12	9			
					Leipzig Berliner Bhf. Leipzig K.D. Halle				274	274	260	263	14	11			
					Leipzig Dresdn. Bhf. Leipzig S.St.B.				274	274	260	263	14	11			
					Leipzig Eilenb. Bhf. Leipzig K.D. Halle				274	274	260	263	14	11			
					Leipzig Magdeb. Bhf. Leipzig K.D. Halle				274	274	260	263	14	11			
					Leipzig Thüring. Bhf. Leipzig K.D. Halle				274	274	261	264	13	10			
					Leipzig Connevitz und Stötteritz				274	274	262	265	12	9			
					Leipzig Eutritzsch Leipzig K.D. Halle				274	274	260	263	14	11			
					Plagwitz-Lindenau S.St.B.				277	274	263	266	14	8			
					Plagwitz-Lindenau K.D. Halle				277	274	263	266	14	8			
					Halle a/Saale				284	284	281	281	3	3			
1587 V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Schlafwagen Nr. 584 der internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft	Wien (Südbahn) transit (Matzleinsdorf) oder umgekehrt	Smichow k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Schlafwagen muß behufs Vornahme einer Reparatur nach Smichow abgesendet werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österr. Eisenbahnverbandes			Sechsfache Laufmiete				Im Rückvergütungswege	Bezüglich des Transportes von Wien (Südbahn) transit (Matzleinsdorf) nach Smichow: Auf den Reklamanten als Absender lautendes Frachtbrief-Duplikat; bezüglich des Transportes von Smichow nach Wien (Südbahn) transit (Matzleinsdorf): Original-Frachtbrief auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Diese Dokumente sind bis Ende März 1906 einzusenden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1588	V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.222-C I/05	beteiligten Verwaltungen	**Zinkweiß** (Gryphitweiß, Lithopone, Schneeweiß)	Hruschau (K.F.N.B.)	Peri trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Die Frachtsätze unter a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür; die Frachtsätze unter b) gelten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Franken a) 6·93 b) 3·45		Kartierung		
					Pontebba trs.					a) 5·83 b) 3·01				
1589	V.-B. Nr. 107 v. 16./IX. 1905 **k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz** Z. 29.165/05	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Faschinen	Wiznitz und Ispas	Nepolokoutz	Abwage sämtlicher durch eine Firma in Wiznitz und Ispas aufgelieferten Faschinentransporte auf der Geleisebrückenwage. Die Übernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständnis reflektieren, ist vorher mit einer bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichenden gestempelten Erklärung anzumelden. In den Frachtbriefen muß die bahnämtliche Abwage schriftlich verlangt werden	bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905	Tarif-Teil I, Abteilung B	Wägegeld 120 Heller pro Wagen	Wägegeld 60 Heller pro Wagen	60 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		Das Fehlen der Klausel „Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung" auf den Frachtbriefen zieht den Verlust der Begünstigung nach sich

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 108. **Wien, 19. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

1. Unter Pensionsansprüchen eines Eisenbahnbediensteten sind nicht bloß die eigenen Pensionsansprüche des Betreffenden, sondern auch die gleichartigen Ansprüche seiner Hinterbliebenen zu verstehen.

2. Hat ein Eisenbahnbediensteter auf Grund des ihm zustehenden Wahlrechtes zwischen zwei Pensionsnormalien sich für die Behandlung nach dem einen Normale entschieden, so gilt die einmal getroffene Wahl auch für seine Hinterbliebenen, und ist es nicht angängig, daß diese ihrerseits die Behandlung nach dem anderen Pensionsnormale verlangen.

(Entscheidung vom 8. Februar 1905, Nr. 1179.)

Der Südbahnbeamte F. St. trat im Jahre 1870 in den Dienst der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, wobei ihm seitens dieser Bahn die Zusicherung erteilt wurde, daß die seinerzeitige Feststellung seiner Pensionsansprüche „nach keinem ungünstigeren Normale bemessen werden solle, als dasselbe gegenwärtig bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft besteht“.

Anläßlich der Übernahme des Betriebes der Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch die Staatseisenbahnverwaltung wurde auch das Personal dieser Bahn ohne Änderung der erworbenen Rechte desselben übernommen.

Im Jahre 1897 wurde F. St. pensioniert und ihm nach dem Pensionsstatute für Beamte der österr. Staatsbahnen in Übereinstimmung mit jenem der Dux-Bodenbacher Eisenbahn eine Pension per fl. 3000 flüssig gemacht, welche er bis zu seinem im Jahre 1904 erfolgten Ableben bezog.

Nach seinem Tode wurde der Witwe des F. St. die Pension mit K 2000, d. i. einem Dritteile des letzten Gehaltes ihres Gatten bemessen, wie dies den Bestimmungen des Pensionsstatutes der österr. Staatsbahnen — in Übereinstimmung mit jenem der Dux-Bodenbacher Eisenbahn — entspricht.

Frau St. begehrte jedoch im Klagewege eine Pension von K 3000, indem sie behauptete, auf Grund der ihrem Gatten im Jahre 1870 erteilten, oben angeführten Zusicherung stehe auch ihr das Recht zu, zu verlangen, daß ihre Pensionsansprüche nach dem Südbahnnormale vom Jahre 1870 bemessen würden. Dieses sehe für die Witwen der Bediensteten eine Pension von 50 Prozent der zuletzt von dem Bediensteten bezogenen Pension vor, weshalb ihr eine solche im geforderten Betrage von K 3000 gebühre.

Während das Begehren der Klägerin in erster Instanz abgewiesen wurde, gab das Berufungsgericht ihrer Klage teilweise Folge.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hob jedoch mit der Entscheidung vom 8. Februar 1905, Nr. 1179, das berufungsgerichtliche Urteil auf und stellte das erstrichterliche Urteil wieder her.

Gründe:

Laut des Übereinkommens zwischen F. St. und der bestandenen Dux-Bodenbacher Eisenbahn vom 4. Juli 1870, in welches das Eisenbahnärar eingetreten ist, hat die seinerzeitige Bemessung der Pensionsansprüche des St. nach keinem ungünstigeren Normale zu erfolgen, als es gegenwärtig bei der k. k. priv Südbahn-Gesellschaft besteht. Daß unter Pensionsansprüchen nicht bloß diejenigen für die eigene Pension des Beamten, sondern auch die gleichartigen Ansprüche seiner Hinterbliebenen, also insbesondere auch seiner nunmehr klagenden Witwe, zu verstehen sind, hat das Berufungsgericht zutreffend begründet. Durch seine Dienstleistung und mit dem Beitritte zum Pensionsinstitute, also aus einem und demselben Rechtsgrunde, hat F. St. Versorgungsansprüche für sich und seine Witwe erworben; die innige Verknüpfung beider Ansprüche erhellt aus den Normalien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, resp. k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Als nun F. St. mit 1. Jänner 1897 in den Pensionsstand trat, war zwischen den Kontrahenten zu entscheiden, ob das Pensionsnormale der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft oder jenes der österr. Staatsbahnen (gleich

jenem der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn) als das den Pensionsansprüchen günstigere anzusehen sei.

Nach ersterem hätte die Pension des Mannes K 5400, jene der Witwe 50 Prozent hiervon, also K 2700 jährlich betragen, nach letzterem jene des Mannes K 6000 und jene der Witwe K 2000 jährlich. F. St. hatte sich nun zu entscheiden, ob er das Südbahn- oder Staatsbahnnormale akzeptiere. Im ersteren Falle hätte er das Normale der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft unter Nachweis der Gültigkeit zurzeit des Übereinkommens vom 4. Juli 1870 beizubringen gehabt. St. hat aber die (höhere) Pension nach dem Staatsbahnennormale angenommen und durch sieben Jahre bis zu seinem Tode bezogen. Es geht nun nicht an, daß die Witwe ihrerseits das Südbahnnormale anspricht, und nach dem Standpunkte der Klage gar noch in Kombination mit dem Staatsbahnennormale.

Beide Ansprüche können nur entweder nach dem einen oder dem anderen Normale geregelt werden, dies nicht nur wegen des innigen Zusammenhanges der Entstehung, sondern auch wegen der gemeinsamen versicherungstechnischen Grundlage. F. St. hat sich für die Behandlung nach dem Staatsbahnennormale entschieden und diese Wahl gilt auch für die Klägerin, weil sie überhaupt alle ihre Rechte nur aus Rechtshandlungen des Mannes ableitet. [E.-M.-Z. 10.594 ex 1905.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl. (Genehmigung der Projekte für die in den Stationen Vils und Reutte zu errichtenden Hochbauten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. August auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Innsbruck erstatteten Berichtes über das Ergebnis der im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vom Standpunkte der Bauordnung und der Lokalverhältnisse vorgenommenen Überprüfung die von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck vorgelegten Projektspläne, betreffend die in der Station Vils, bezw. für einen Teil der in der Station Reutte der Lokalbahn Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl projektierten Hochbauten, sowie für die in den Haltestellen derselben Bahnlinie zu errichtende hölzerne Wartehalle unter Vorschreibung gewisser Bedingungen genehmigt. [E.-M.-Z. 38.036.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Tarnów nach Szczucin. (Baukonsenserteilung für die Hochbauten.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat unterm 22. August auf Grund des Ergebnisses der im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 (vom Standpunkte der Bauordnung, sowie der Lokalinteressen), vorgenommenen Überprüfung für die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten, im Zuge der Lokalbahn Tarnów - Szczucin auszuführenden Hochbauprojekte namens des k. k. Eisenbahnministeriums den Baukonsens mit dem Vorbehalte erteilt, daß diese Baubewilligung erst mit dem Zeitpunkte der Erteilung der Konzession zum Baue und Betriebe der in Rede stehenden Lokalbahn in Wirksamkeit zu treten hat. [E.-M.-Z. 40.796.]

Schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Innsbruck nach Fulpmes (Stubaitalbahn). (Verschiebung der Vornahme der staatlichen Kollaudierung der baulichen Anlagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. September die mit dem Beginne am 15. September anberaumt gewesene Durchführung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der Stubaitalbahn (Innsbruck-Fulpmes) für den 26. September und nach Bedarf die folgenden Tage verschoben. [E.-M.-Z. 52.591 ex 1904.]

Projektiertes schmalspuriges Verbindungsgeleise vom Sägeetablissement in Dittersdorf zur Station Dittersdorf der k. k. Staatsbahnen. (Projektsvorlage.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. August das von der Fürst Liechtensteinschen Forstdirektion in Olmütz vorgelegte Projekt für die Herstellung eines schmalspurigen, ungefähr 1·2 km langen Verbindungsgeleises vom Sägeetablissement in Dittersdorf zur gleichnamigen Station der Staatsbahnlinie Olmütz—Troppau nach erfolgter Überprüfung vom fachlichen Standpunkte an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Amtshandlung im eigenen Wirkungskreise gemäß § 1, Al. 1, der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, geleitet. [E.-M.-Z. 40.542.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Juli 1905.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluß des Monates Juli 1905 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund): im Baue am 1. Juli 1905	Hiervon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. August 1905
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
Teilstrecke Sambor — galizisch-ungarische Grenze	92·0	56·9	56·9
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach — St. Veit—Bad Gastein minus km 0·430 bis km 30·371	30·9	30·9	30·9
b) Tauerntunnel, lang 8526 m, km 34·5 bis km 43·0	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheinerbahn: (Klagenfurt—[Villach]—Görz—Triest):			
a) Bau des Zentralbahnhofes Klagenfurt	0·8	0·8	0·8
b) Teilstrecke Klagenfurt—Viktring. .	1·0	1·0	1·0
c) Teilstrecke Viktring — Rosenbach der Karawankenbahn, km 2·600 bis km 29·827	27·2	27·2	27·2
d) Teilstrecke Müllnern — Rosenbach der Abzweiglinie Villach—Rosenbach der Karawankenbahn	17·9	17·9	17·9
e) Karawankentunnel, lang 7976 m, samt anschließenden offenen Bahnstrecken, km 29·827 bis km 41·900 .	12·1	12·1	12·1
f) Teilstrecke Birnbaum — Aßling — Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·954 der Karawankenbahn und km 0·00 bis km 27·200 der Wocheiner Bahn	29·2	29·2	29·2
g) Wocheiner Tunnel, lang 6339 m, samt der nördlichen Anschlußstrecke, km 27·200 bis km 34·776	7·6	7·6	7·6
h) Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter der Wocheiner Bahn samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	58·2	—	—
1. von km 34·776 bis km 35·550 . .	—	0·8	0·8
2. von km 35·550 bis km 92·850 . .	—	57·4	57·4
i) Teilstrecke Prvačina—Triest . . .	44·1	—	—
1. von km 10·286 bis km 51·310 . .	—	41·3	41·3
2. von km 51·310 bis km 52·543 . .	—	1·2	1·2
3. von km 52·543 bis km 54·100 (Umbau des Bahnhofes Triest-S. Andrae)	—	1·6	1·6
Pyhrnbahn (Klaus—Selzthal)	43·2	—	—
a) Boßrucktunnel, lang 4769 m, samt offenen Anschlußstrecken, km 30·700 bis km 37·112	—	6·4	6·4
b) die übrige Bahnstrecke	—	36·8	36·8
Kremstalbahn:			
Umlegung der Strecke km 59·831 bis km 63·082 zwischen Obermicheldorf und Klaus behufs Anschlusses der Kremstalbahn an die Pyhrnbahn	3·3	3·3	3·3

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. Juli 1905	verbleiben im Baue am 1. August 1905
II. Erweiterungsbauten:			
α) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Allentsteig—Gmünd	34·1	34·1	34·1
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Horaždovic—Nepomuk	25·2	25·2	25·2
c) Umbau des Bahnhofes Budweis . .	—	—	—
Kremstalbahn:			
Umbau der 59·8 km langen Strecke Linz — Obermicheldorf zu einer Hauptbahn II. Ranges	—	—	—
Wippachtalbahn (Görz—Haidenschaft): Umgestaltung der 7·9 km langen Strecke St. Peter — Prvačina als Teilstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest	—	—	—
β) auf Privatbahnen:			
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Österr. Nordwestbahn:			
Linie Wien—Tetschen:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Wien—Stockerau	26·0	26·0	26·0
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Schreckenstein—Tetschen	22·6	22·6	22·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Linie Wien—Krakau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Oświęcim—Trzebinia	21·5	21·5	21·5
Summe der Hauptbahnen . .	514·7	479·6	479·6
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Tarnopol-Zbaraž	25·2	25·2	25·2
Hartberg-Friedberg	27·8	27·8	27·8
Meran-Mals (Vinschgaubahn)	60·6	60·6	60·6
Roßbach—Adorf	11·3	11·3	11·3
Zwettl—Martinsberg	36·2	36·2	36·2
Sudomeř—Skalsko—Alt-Paka	73·0	73·0	73·0
Kirchberg a. d. Pielach—Maria-Zell—Gußwerk	62·0	—	—
Teilstrecke Kirchberg a. d. Pielach—Laubenbachmühle, km 0·0 bis km 40·0	—	36·0	40·0
Zwickau—Deutsch-Gabel	12·1	12·1	12·1
Mank-St. Leonhard am Forst-Ruprechtshofen	8·6	8·6	8·6
Sedletz-Kuttenberg—Zruč	33·8	33·8	33·8
Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl	14·5	14·5	14·5
Brünn-Lösch	6·3	6·3	—
Hannsdorf—Mährisch-Altstadt	10·0	10·0	10·0
Aujezd-Luhatschowitz — Luhatschowitz	10·2	10·2	10·2
Bludenz-Schruns (Montafonerbahn) . .	12·9	12·9	12·9
Neuhaus-Wobratein	43·7	43·7	43·7
Daudleb-Wamberg-Rokitnitz	19·9	19·9	19·9
Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Troppau . . .	4·8	4·8	4·8
Elektrische Straßenbahnen in Wien . .	2·1	2·1	2·1
Elektrische Lokalbahnlinien im Gebiete der Stadt Innsbruck	3·3	3·3	—
Kimpolung-Dorna watra:			
Abzweigung Pozóritta—Louisenthal .	7·0	—	7·0
Summe der Lokal- und Kleinbahnlinien .	485·3	452·3	453·7

Es sind sonach durch den Baubeginn der Abzweigung Pozóritta—Louisenthal der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra 7·0 km und 4·0 km durch den Baubeginn einer weiteren Teilstrecke der Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Maria Zell-Gußwerk, somit 11·0 km Lokalbahnlinien zugewachsen, dagegen durch die Bauvollendung der Lokalbahn Brünn-Lösch, welche am 16. Juli 1905 eröffnet wurde, 6·3 km und 3·3 km durch die am 15. Juli 1905 erfolgte Eröffnung der elektrischen Lokalbahnlinien im Gebiete der Stadt Innsbruck, somit 9·6 km Lokalbahnlinien abgefallen. Es verblieben sonach am Schlusse des Monates Juli 1905 an Hauptbahnlinien 479·6 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 453·7 km in Bauausführung.

Hervorzuheben wäre noch, daß die 35·1 km lange Teilstrecke Sambor — Strzyłki — Topolnica der Linie Lemberg — Sambor—galizisch-ungarische Grenze der k. k. österr. Staatsbahnen seit 19. November 1904 eröffnet ist, ferner daß die Baulänge der Lokalbahn Tarnopol—Zbaraž von 25·1 km auf 25·2 km richtiggestellt wurde, dann daß der Sohlstollenvortrieb bis 31. Juli 1905 betrug, und zwar: beim Tauerntunnel Nordseite 3284 m und fertige Tunnelmauerung 885 m (gegen 3118 m und 825 m im Vormonate) und Südseite 994 m (gegen 970 m im Vormonate); beim Karawankentunnel 7976 m und fertige Tunnelmauerung 7080 m (gegen 7976 m und 6865 m im Vormonate); beim Wocheiner Tunnel 6339 m und fertige Tunnelmauerung 6339 m und beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 2172 m und fertige Tunnelmauerung 1790 m (gegen 2172 m und 1630 m im Vormonate) und Südseite 2470 m und fertige Tunnelmauerung 1940 m (gegen 2470 m und 1880 m im Vormonate), endlich daß beim Wocheiner Tunnel am 31. Mai 1904 und beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Baukonsenserteilung für das Aufnahmsgebäude und die Lokomotivremise in der Station Laubenbachmühle.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat unterm 6. September auf Grund des Ergebnisses der im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vom Standpunkte der Bauordnung, sowie der Lokalinteressen vorgenommenen Überprüfung für das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Projekt, betreffend das Aufnahmsgebäude und die Lokomotivremise in der Station Laubenbachmühle der Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk namens des k. k. Eisenbahnministeriums den Baukonsens erteilt. [E.-M.-Z. 42.333.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau. (Detailprojekte für die Teilstrecke Mistelbach—Hohenau, sowie für die Variante in der Teilstrecke von km 48·5 bis km 49·9: Anberaumung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 4. September über die vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojekte, betreffend 1. die Teilstrecke Mistelbach—Hohenau (km 50·570 bis km 79·175) der normalspurigen Lokalbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau und 2. die Variante in der Teilstrecke von km 48·5 bis km 49·9 der genannten Lokalbahn die Durchführung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie Festsetzung der feuersicheren Herstellungen, und zwar nach Maßgabe der diesen Amtshandlungen vorangehend zu behandelnden Trassenfragen, in der Zeit vom 25. September bis einschließlich 3. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 42.144.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Jiwan-Holenitz.) Die bisherige Bezeichnung der auf der Lokalbahn Jičin-Turnau gelegenen Personenhaltestelle Jiwan-Holenitz wird vom 1. Oktober an in „Jivan" abgeändert.

— (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Eröffnung des zweiten Geleises auf der Strecke Horaždowitz—Babin—Wolschan.) Am 4. September wurde das neuerbaute zweite Geleise auf der Strecke Horaždowitz—Babin—Wolschan der Linie Wien—Eger dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hiermit ist auf der genannten Strecke der doppelgeleisige Verkehr eingeführt.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Deutschbrod-Saar. (Generalversammlung.) Am 16. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Franz Deschka die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Deutschbrod-Saar statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 3139 Aktien mit 313 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 178.657·37 (gegen K 156.426·13 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 4575·37 (K 1983·44), die Betriebsausgaben K 72.812·10 (K 71.693·61), die sonstigen Auslagen K 32.936·84 (K 27.964·84) und der Jahresertrag K 77.483·80 (K 58.751·12). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 3757·68 (K 4281·18) und abzüglich der Verwaltungsauslagen per K 8094·42 (K 7957·98) stellte sich der Gewinn auf Kronen 73.147·06 (K 55.074·32). Da der Darlehensdienst K 117.206·52 (wie im Vorjahre) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit einem Betrage von K 44.059·46 (K 62.132·20) in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Dr. Franz v. Malinský und Wenzel Kabeláč wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Franz v. Malinský zum Präsidenten und Abgeordneter Johann N. Heinrich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 29.053.]

Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des vereinigten Verwaltungsrates Theodor Ritter v. Taussig und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. August Weeber die diesjährige (50.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Österr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 50 Aktionäre teil, welche 71.475 Aktien mit 1128 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im Gegenstandsjahre 1904 13,099.754 Personen (gegen 12,699.700 im Jahre 1903) befördert. Die Einnahmen aus diesem Verkehre betrugen Kronen 14,205.033·93 (K 14,159.661·76). An Eilgütern wurden 219.573 t (199.530 t) befördert und hierbei eine Einnahme von Kronen 3,744.205·01 (K 3,536.836·39) erzielt. An Frachten wurden transportiert 10,062.910 t (10,346.153 t) und ergab sich hieraus eine Einnahme von K 46,948.151·45 (K 46,294.512·43). Aus dem Gepäcksverkehre wurden K 659.177·05 (K 675.942·—) vereinnahmt. Zuzüglich der verschiedenen Einnahmen per K 438.571·57 (Kronen 409.392·38) stellten sich die Gesamteinnahmen auf K 65,995.139·01 (K 65,076.344·96). Die Betriebsausgaben betrugen K 30,520.347·76 (K 30,484.530·27), der Betriebskoeffizient 46·25 Prozent (46·84 Prozent). Es ergibt sich sohin ein Betriebsüberschuß von Kronen 35,474.791·25 (K 34,591.814·69). Die sonstigen Auslagen beliefen sich auf K 8,617.175·41 (K 8,200.856·28). Das Erträgnis der österreichischen Eisenbahnlinien inkl. des Ergänzungsnetzes und Brünn-Rossitz bezifferte sich somit mit K 26,857.615·84 (Kronen 26,390.958·41), jenes der Werke und Fabriken in Österreich mit K 182,136·94 (K 466.175·28) und jenes der Berg- und Hüttenwerke und Domänen in Ungarn mit K 535.051·66 (K 224.550·51). Zuzüglich des Garantiezuschusses der Staatsverwaltung für das Ergänzungsnetz per K 1,485.558·42 (K 1,420.604·48) und des Anteiles an der Wiener Verbindungsbahn per K 56.000 (K 56.000), sowie abzüglich der Abschreibungen und diverser Auslagen per zusammen K 3,214.255·70 (K 2,931.145·17) stellt sich der Gewinnsaldo der österreichischen Unternehmungen auf K 25,367.055·50 (K 25,467.100·73). Zuzüglich der Einlösungsannuitäten, der Zinsen und diverser Eingänge per zusammen K 20,513.766·38 (Kronen 20,535.133·36) und abzüglich der Abschreibungen per K 1,786.537·04 (K 1,769.927·05) stellt sich der Gewinnsaldo der ungarischen Unternehmungen auf K 19,262.281 (K 18,989.756·82). Bei Einrechnung des Vortrages vom Vorjahre per K 2,481.243·25 (Kronen 2,534.986) und der Zinseneingänge per K 55.036·59 (K 161.713·35), sowie nach Abzug der Zinsen der Prioritäten per K 28,847.189·85 (K 28,979.244·33), der Amortisation des in dem gesellschaftlichen Privatbesitze investierten Kapitales per K 336.609·72 (K 337.644·31), der Gebühren per K 956.124·03 (K 988.405·39), der Kosten des vereinigten Verwaltungsrates, des Pariser Komitees und der gemeinsamen Dienstzweige etc. per K 970.606·58 (K 892.812·04) und der Abschlagszahlung per 1. Jänner 1905 von Frcs. 12·50 per Aktie, d. i. von K 6,149.527·53 (K 6,162.684·68), stellt sich der zur Verfügung der Generalversammlung gestandene Betrag auf K 9,905.558·63 (K 9,792.766·15). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem vereinigten Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne zur Vollzahlung der fünfprozentigen Dividende der Aktien, bezw. zur Ergänzung der geleisteten Abschlagszahlung von Frcs. 12·50 pro Aktie auf Frcs. 25·— den Betrag von K 6,214.728 (K 6,229.824), als $2^1/_2$-prozentige Tantieme des Verwaltungsrates K 30.239·68 (Kronen 25.698·90), sowie zur Ausschüttung einer Superdividende von Frcs. 2·— pro Aktie, bezw. Genußschein (wie im Vorjahre) K 1,056.000 (K 1,056.000) zu verwenden und den Rest per K 2,604.590·95 (K 2,481.243·25) auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesamtdividende für das Jahr 1904 beträgt sohin gleichwie im Vorjahre Frcs. 27 pro Aktie. Auf die Genußscheine entfällt die Superdividende von Frcs. 2·—. Zu Punkt 2 der Tagesordnung wurde folgender Beschluß gefaßt: Die vom vereinigten Verwaltungsrate beantragten Änderungen der §§ 18, 22 und 28 der gesellschaftlichen Statuten werden genehmigt und derselbe ermächtigt, etwaige damit im Zusammenhange stehende, als notwendig sich ergebende weitere Abänderungen und Ergänzungen des Textes der Statuten im eigenen Wirkungskreise, ohne neuerliche Einberufung einer Generalversammlung rechtsgültig durchzuführen. Diese Statutenänderungen beziehen sich auf die Zusammensetzung des Wiener und Budapester Verwaltungsrates, auf die Beschlußfähigkeit der Verwaltungsräte und auf die Firmazeichnung. Sodann wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Jean Hottingner und Gustave Pereire wiedergewählt. Mit der Wahl des Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Betriebsjahres 1905 schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 25.923.]

Unterkrainer Bahnen. (Generalversammlung.) Am 17. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Josef Freiherr v. Schwegel und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Alfred Ressig die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Unterkrainerbahnen statt. An derselben nahmen 21 Aktionäre teil, welche 28.124 Aktien mit 2810 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 1,385.222·35 (gegen K 1,315.693·81 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 5479·98 (K 5617·89), die Betriebsauslagen K 721.862·90 (K 601.480·19), die sonstigen Auslagen K 70.566·80 (K 68.576·89) und der Überschuß K 598.272·63 (K 651.254·62). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 3879·93 (3951·72) und abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätendienst per K 515.433·33 (K 507.066·67) standen K 86.719·23 (K 148.139·67) zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 3598·19 zur Rückzahlung der Garantieschuldzinsen und K 22.001·64 zur Rückzahlung des Garantieschuldrestes an das Land Krain zu verwenden, sowie K 61.119·40 auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Verwaltungsratsmitglied Karl Luckmann wurde wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Josef Freiherr v. Schwegel zum Präsidenten und Hofrat Ignaz Konta zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 32.633.]

Lokalbahn Strakonitz-Winterberg. (Generalversammlung.) Am 6. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Ludwig Lobmeyr und im Beisein des Ministerial-Vizesekretärs Dr. Anton Janiczek in Vertretung des landesfürstlichen Kommissärs die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche 5040 Aktien mit 1006 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 307.079·93 (gegen K 285.606·57 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 3914·76 (K 11.928·01), die Betriebsausgaben K 174.161·89 (K 151.036·67), die sonstigen Auslagen K 43.815·20 (K 32.475·02) und der Überschuß K 93.017·60 (Kronen 114.022·89). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 257·47 (Kronen 1116·60) und abzüglich der Verwaltungskosten per K 6175·95 (K 4820·25) ergab sich ein Jahresertrag von K 87.099·12 (Kronen 110.319·24). Da der Prioritätsaktien- und Prioritätsobligationendienst K 206.972·13 (K 206.908·13) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 119.873·01 (K 96.588·89) oder mit 57·92 Prozent (46·68 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die bisherigen Verwaltungsratsmitglieder Albert Brzorád, Dr. Ernst v. Lom, Ludwig Lobmeyr, Franz Maier,

Franz Waldek v. Waldried und Hans Waldek wurden sodann wiedergewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Ludwig Lobmeyr zum Präsidenten und Dr. Ignaz Mikosch zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 27.330.]

Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz. (Generalversammlung.) Am 8. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Erlaucht Grafen Johann v. Harrach und in Anwesenheit des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Max Freiherrn v. Wimpffen die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 20.190 Aktien mit 2019 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 204.002·34 (gegen K 197.645·26 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 2159·64 (K 1871·15), die Betriebsausgaben K 99.463·38 (K 97.952·74), die sonstigen Auslagen K 19.941·40 (K 13.878·93) und der Betriebsüberschuß K 86.757·25 (K 87.684·74). Zuzüglich der Zinsen per K 7792·98 (K 7588·01), des Frachtengarantiezuschusses per K 47.315·09 (K 52.402·87) und der Betriebskostenstundung per K 21.334·68 (K 14.827·88 + Vortrag K 696·50) standen K 163.200 (K 163.200) zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung den Gewinn zur Ausschüttung einer vierprozentigen Dividende an die Prioritätsaktien (wie im Vorjahre) zu verwenden. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Franz Haney, kaiserl. Rat Simon Landau, Karl Mohr und Baurat Robert Ritter v. Stockert wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Erlaucht Graf Johann von Harrach zum Präsidenten und Bankier Moritz Pflaum zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 28.203.]

Lokalbahn Wodňan-Prachatitz. (Generalversammlung.) Am 6. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Zdenko Ostadál und im Beisein des Ministerial-Vizesekretärs Dr. Anton Janiczek in Vertretung des landesfürstlichen Kommissärs die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Wodňan-Prachatitz statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 2565 Aktien mit 513 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen Kronen 225.717·56 (gegen K 192.003·96 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 9230·27 (K 10.022·36), die Betriebsausgaben K 153.958·42 (K 134.248·71), die sonstigen Auslagen K 30.361·84 (K 20.316·57) und der Betriebsnettoertrag K 50.627·57 (Kronen 47.461·04). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 4814·44 (Kronen 4131·24) und abzüglich der Verwaltungskosten per K 6088·39 (K 5379·39) stellte sich der Jahresertrag auf K 49.353·62 (Kronen 46.212·89). Da der Prioritätsaktien- und Prioritätsobligationendienst K 146.904 (K 146.904) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 97.550·38 (K 100.691·11) oder mit 66·40 Prozent (68·54 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. An Stelle des verstorbenen Verwaltungsrates Prokop Kerschbaum wurde kaiserl. Rat Wenzel Jungbauer in den Verwaltungsrat neugewählt. Die übrigen bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrates wurden neuerdings berufen. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Zdenko Ostadál zum Präsidenten und Dr. Ignaz Mikosch zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 27.329.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben laut Allerhöchsten Handschreibens vom 11. September 1905 dem mit der Leitung des k. k. Handelsministeriums betrauten Sektionschef Leopold Grafen Auersperg die Würde eines Geheimen Rates taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. September 1905 allergnädigst zu gestatten geruht, daß dem Geheimen Rate, Sektionschef im Eisenbahnministerium Dr. Franz Liharzik aus Anlaß der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand die besondere Allerhöchste Anerkennung für seine ausgezeichnete, hingebungsvolle und sehr erfolgreiche Dienstleistung bekanntgegeben werde.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. September 1905 dem Sektionschef im Eisenbahnministerium Dr. Theodor Haberer aus Anlaß der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand den Adelstand taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. September 1905 allergnädigst zu gestatten geruht, daß dem Staatsbahn-Direktor in Lemberg Hofrat Ludwig v. Wierzbicki anläßlich der erbetenen Übernahme in den bleibenden Ruhestand für seine vieljährige ausgezeichnete Dienstleistung neuerlich der Ausdruck der besonderen Allerhöchsten Anerkennung bekanntgegeben werde.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. September 1905 den mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Staatsbahn-Direktorstellvertreter Stanislaus Ritter v. Rybicki zum Staatsbahn-Direktor in der V. Rangsklasse der Staatsbeamten mit dem Titel eines Hofrates, sowie den Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Karl Stelzer zum Staatsbahn-Direktorstellvertreter in der VI. Rangsklasse der Staatsbeamten mit dem Titel eines Regierungsrates allergnädigst zu ernennen geruht.

Wrba m. p.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. September 1905 dem Obersanitätsrate im Eisenbahnministerium Dr. Friedrich Gauster anläßlich der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand den Titel eines Hofrates taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. September 1905 den mit dem Titel eines Sanitätsrates bekleideten Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Dr. Hugo Ritter v. Britto zum Obersanitätsrate im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen geruht.

Wrba m. p.

Mit Wirksamkeit vom 16. September 1905 wurden die bisher der Revision des Sektionschefs Dr. Theodor Haberer unterstellten Departements der Sektion II, mit Ausnahme des Departements 13, der Revision des Ministerialrates Dr. Alfred Freiherrn v. Buschman und das Departement 13 der Revision des Präsidialvorstandes Ministerialrates Dr. Karl Freiherrn von Banhans unterstellt. Ferner wurden die dem Verbande der Sektion III angehörigen Departements, soweit dieselben nicht der Revision des mit dem Titel und Charakter eines Sektionschefs ausgezeichneten Ministerialrates Dr. Max Freiherrn von Buschman unterstehen, der Revision des Ministerialrates Dr. Viktor Röll unterstellt.

Literatur.

Kompaß. Finanzielles Jahrbuch für Österreich-Ungarn. Gegründet von Gustav Leonhardt, Generalsekretär der Österr.-ungar. Bank. 1906. Herausgegeben von Rudolf Hanel. 39. Jahrgang. 2 Bde. Wien. Alfred Hölder, k. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhandlung.

Bahntarifarische und reglementarische Studien auf dem Gebiete der Landwirtschaft und Industrie. Von Dr. jur. utr. Marcus Epstein sen. Wien 1905. Moritz Perles, k. u. k. Hof-Buchhandlung.

Handbuch zur Militärtransportordnung und zum Militärtarife, sowie zu den zugehörigen Dienstvorschriften der Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Zusatzbestimmungen für die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, alphabetisch geordnet, nebst 5 Muster-Militärfahrscheinen mit ausführlichen Probeeinträgen. Bearbeitet von Hermann Pursche, Betriebssekretär der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Verlag und Druck von C. Heinrich in Dresden-N. Preis Mk. 1·50.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung von Einrichtungen für Wegabschrankungen soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse können bei der Staatsbahn-Direktion Linz, Zimmer Nr. 126, in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare und zugehörige Bedarfsausweise behoben werden.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Einrichtungen für Wegabschrankungen“** längstens am **18. September 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu überreichen.

Offerte, denen eine der als Bestandteile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung verspätet erfolgt oder in denen eine gänzliche oder teilweise Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Personenhaltestelle Zwingendorf zu einer Halte- und Ladestelle.

Die an der Linie Neusiedl-Dürnholz—Zellerndorf gelegene Personenhaltestelle Zwingendorf wird mit 20. September 1905 zu einer Halte- und Ladestelle erweitert und für den beschränkten Güterverkehr eröffnet.

Von diesem Tage an können in Zwingendorf Frachtgüter zur Aufgabe oder Abgabe gelangen, sofern die Fracht mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezahlt wird.

Ausgeschlossen von der Aufgabe und Abgabe in Zwingendorf sind:

a) explosive Güter;
b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen;
c) Gegenstände, die einzeln mehr als 750 kg wiegen;
d) lebende Tiere und Straßenfahrzeuge, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dgl.) erforderlich sind;
e) Güter, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, als Heu, Stroh, Rohr, Borke, Torf, Holzkohlen etc. (laut Nr. XXXIV der Anlage B zum Betriebsreglement);
f) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Jene Beschränkungen, welche in bezug auf die Aufgabs- und Abgabsmanipulation, dann hinsichtlich der Abfertigung der Güter in gewissen Abfertigungsstellen im Lokalgütertarife (Teil II) für das diesseitige Hauptbahnnetz (Nachtrag IV, Seite 29/30 unter III und IV) festgesetzt sind, finden auch auf den Güterverkehr in Zwingendorf Anwendung.

Für Frachtgüter von oder nach Zwingendorf werden nach Maßgabe der folgenden Tabelle die Gebühren für die in der Verkehrsrichtung vorgelegene, bezw. nächstweitergelegene Station berechnet, und zwar:

1. Von	Nach oder in der Richtung nach	Gebühren ab	2. Nach	Von oder aus der Richtung von	Gebühren bis
Zwingendorf	Pernhofen-Wulzeshofen	Kadolz-Mailberg	Zwingendorf	Pernhofen-Wulzeshofen	Kadolz-Mailberg
	Kadolz-Mailberg	Pernhofen-Wulzeshofen		Kadolz-Mailberg	Pernhofen-Wulzeshofen

Diese Bestimmung gilt jedoch nur bei Frachtberechnung auf Grund des Lokalgütertarifes (Teil II) für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; demgemäß finden insbesondere direkte Frachtsätze zwischen Kadolz-Mailberg, bezw. Pernhofen-Wulzeshofen und Stationen außerhalb des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Halte- und Ladestelle Zwingendorf keine Anwendung.

Wien, im September 1905. D.-Z. 113.483-II/05.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1352]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Schlotten-Kukus (S.N.D.V.B.) in den Verbands-Ausnahmetarif XVI (für Jute, rohe, etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Schlotten-Kukus (S.N.D.V.B.) in den Ausnahmetarif XVI (für Jute, rohe, etc.) des Tarifes, Teil II, Heft 3, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband mit dem Frachtsatze von 238 Heller für 100 kg einbezogen.

Wien, am 13. September 1905. S.B. Z. 10.223-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX 1905. [1353]

Ungarisch-Norddeutscher Tierverkehr.

Einführung einer Fahrgebühr für Tierbegleiter für Fahrten von Nagy-Sáros nach Berlin Schles. Bhf.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt für die Fahrt von Tierbegleitern unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr rücksichtlich der Strecke von Nagy-Sáros nach Berlin Schles. Bhf. eine Fahrgebühr von 1732 Pfg. per Person zur Einführung.

Wien, am 15. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1354]

Niederländisch-Deutsch-Russischer Grenzverkehr.

Tarifheft 1.

Einführung direkter Frachtsätze von Reichenberg S.N.D.V.B. nach Herby H.Cz.E. und Herby Pr.St.B. transit.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Reichenberg S.N.D.V.B. mit den für Reichenberg Sächs.St.B. bestehenden Frachtsätzen für den Verkehr nach Herby H.Cz.E. und Herby Pr.St.B. transit in das Tarifheft 1 des obenbezeichneten Verbandstarifes einbezogen.

Wien, am 14. September 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1355]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Einrichtung einer Rollfuhrunternehmung für Eilgüter in Trautenau.

Auf Grund des § 68 des Eisenbahn-Betriebsreglements hat die k. k. priv. Österr. Nordwestbahn für ihre Station Trautenau eine Rollfuhrunternehmung bestellt und mit dem Vollzuge derselben die Firma Johann Seidel in Trautenau betraut. Infolge dieser Einrichtung werden vom 1. Oktober 1905 ab die in der Station Trautenau Ö.N.W.B. ankommenden, für die im nachstehenden Tarife genannte Stadt und Ortschaften bestimmten Eilgüter zu dem Geschäftslokale oder der Behausung der Empfänger ohne vorherige Avisierung abgefahren.

Für die Zustellung einschließlich des Auf- und Abladens der Eilgüter sind folgende Gebühren zu entrichten:

Von dem Bahnhofe Trautenau (Eilgutexpedit) nach	Pro angefangene 100 kg Heller
Trautenau loko	20
Niederaltstadt	40
Krieblitz	40
Hohenbruck	50
Neuhof	40

Bemerkungen.

1. Die obenangeführten Beträge bilden zugleich die zur Einhebung gelangende Minimalgebühr.

2. Der bahnseitigen Avisierung und somit der Verfügung der Empfänger vorbehalten bleiben voluminöse und gebrechliche Gegenstände, Sendungen, welche bei der Abgabe in Trautenau einer Zollamtshandlung unterliegen, ferner jene, auf welchen Nachnahmen nach Eingang von mehr als K 40 haften oder welche an Trautenauer Speditionsfirmen adressiert sind, endlich solche Eilgüter, deren Empfänger der Station Trautenau in Gemäßheit des Eisenbahn-Betriebsreglements, § 68 (5), angezeigt haben, daß sie die direkte Zustreifung durch die Rollfuhren der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn nicht wünschen, sondern avisiert werden wollen.

3. Jeder mit dem An- oder Abfahren der Eilgüter betraute Fuhrmann des Rollfuhrdienstes hat in Ausübung dieses Dienstes obigen Tarif bei sich zu führen und den Parteien über Verlangen vorzuzeigen.

Wien, im September 1905.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1356]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Holz des Spezialtarifes 2 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

Von Sandhübel-Saubsdorf k.k.St.B. nach	Heller für 100 kg
Klingenthal B.E.B.	203
Reichenberg S.N.D.V.B.	129
Reitzenhain B.E.B.	191

Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, im September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX 1905. [1357]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Emballagen zwischen Karlsbad (B.E.B.) und Jungbunzlau (B.N.B.).

Mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, ist für Emballagen, gebrauchte, leere, des Abschnittes C—V a) und b) des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905, sowie für Fässer von Holz, gebrauchte, leere, unter 8·5 hl Gehalt, bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen zwischen Karlsbad (B.E.B.) einerseits und Jungbunzlau (B.N.B.) via Kralup anderseits der Frachtsatz von 145 Heller für 100 kg im Kartierungswege anzuwenden.

Prag, am 13. September 1905.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
auch namens der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1358]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil V, Heft 1, vom 1. Mai 1902.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen im Rahmen des obenbezeichneten Tarifes, und zwar in Ergänzung der Abteilung II, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Von Hausham Frachtsätze in Mark für 10.000 kg
Gossensaß	80
Salurn	101

Wien, am 15. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.649/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1359]

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Teil II, Heft 1.

Direkte Abfertigung von Braunkohlensendungen von den Binnenstationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906 werden, insoweit nicht bereits direkte Frachtsätze diesfalls bestehen, Braunkohlensendungen von den nachstehend aufgeführten Binnenstationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach den im obengenannten Tarifhefte 1 enthaltenen Bestimmungsstationen unter Zusammenstoß der tiefer angeführten Frachtsätze bis Dux A.T.E. transito, bezw. bei Seidowitz bis Ladowitz an die ab Dux A.T.E., bezw. bei Seidowitz ab Ladowitz derzeit bestehenden direkten Frachtsätze direkt abgefertigt.

Die Frachtsätze bis Dux A.T.B. transito, bezw. bei Seidowitz bis Ladowitz betragen von:

	Heller pro Tonne
Bruch	150
Dux-Liptitz	120
Eisenberg	190
Kosten	150
Ober-Georgenthal	150
Oberleutensdorf	150
Ossegg und Ossegg II	120
Ossegg-Riesenberg	150
Rosenthal-Graupen	190
Seidowitz	150
Teplitz-Waldthor	150
Wiesa-Oberleutensdorf	150

Die ab Dux A.T.E., bezw. ab Ladowitz gültigen Frachtsätze sind dem mehrgenannten Tarifhefte 1 zu entnehmen.

Wien, am 12. September 1905. T.-A.-B.-Z. 15.752/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1360]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Teil IV, Heft 4, vom 1. Juni 1901.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Eisenbahnschwellen, roh, auch imprägniert, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens (unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht) folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

		Heller für 100 kg
Von Jaworów	nach Roßbach	308
„ Lubaczów	„ „	267
„ Rawa ruska	„ „	274

Wien, am 15. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.523/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1361]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Tarif vom 1. Jänner 1902.

Einführung von Frachtsätzen für Kokssendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1906, gelangen für Kokssendungen bei Frachtberechnung auf Grund des wirklichen Gewichtes der Sendung, mindestens aber für 10.000 kg für jeden Wagen folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von Aussig A.T.E. nach	Heller für 1000 kg
Hořowitz	710
Pilsen	554
Rokitzan	720

Teplitz, am 14. September 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1362]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Tarif vom 1. Jänner 1902.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen folgende neue Frachtsätze zur Einführung:

Von Ladowitz k.k.St.B. nach	Heller für 1000 kg
Auperschin A.T.E.	136
Preschen A.T.E.	96

Teplitz, am 14. September 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1363]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit Mšeno (Station der Lokalbahn Melnik-Mšeno.)

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka werden die im Tarife, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 auf Seite 195 enthaltenen Frachtsätze im Verkehre zwischen den Stationen Mšeno einerseits und Dux, Settenz und Teplitz anderseits aufgehoben (s. auch die Kundmachung im Verordnungs-Blatte vom 17. August 1905 Nr. 95, Pos. [1171]).

Prag, am 15. September 1905. B.E.B. Z. 32.549/05

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1364]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuausgabe des Personentarifes, Teil II, Heft 1, westliches Netz.

Mit 1. Oktober 1905 gelangt der Tarif, Teil II, Tarife und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, auf welchen der für den Lokalverkehr der k. k. österr. Staatsbahnen gültige Tarif, Teil II, keine Anwendung findet, Heft 1, westliches Netz, unter Einbeziehung neueröffneter Lokalbahnen zur Neuausgabe.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1903 samt Nachträgen aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 80 Heller erhältlich.

Wien, am 16. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.909/05.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1365]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Personenhaltestelle Wrbschan.

Am 1. Oktober 1905 wird die zwischen der Haltestelle Radim und der Station Plaňan der Lokalbahnlinie Peček—Bečvar gelegene Haltestelle Wrbschan (böhmisch Vrbčany) für den Personenverkehr eröffnet.

Die Abfahrtszeiten jener Personen befördernden Züge, welche in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmen, sind aus dem ausgehängten allgemeinen Fahrplanplakate zu ersehen.

Die Ausgabe der Fahrkarten an die einsteigenden Reisenden wird durch das Zugsbegleitungspersonal erfolgen.

Die Beförderung von Reisegepäck von dieser Haltestelle findet mit den im Tarife festgesetzten Beschränkungen nur unter Vorbehalt späterer Abfertigung statt, und wird solches Reisegepäck bis zum Zeitpunkte der Abfertigung als zur Beförderung aufgegeben nicht angesehen.

Wien, am 16. September 1905.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1366]

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einbeziehung der Station Salzbergen in den Allgemeinen Klassentarif.

Mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1906, wird die Station Salzbergen der kgl. Eisenbahn-Direktion Münster in die Schnittafel Ib des vom 1. November 1901 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, für den obgenannten Verkehr einbezogen. Auf Seite 41 ist die Station Salzbergen mit nachfolgenden Schnittsätzen nachzutragen:

	Eilgut	Stückgutklasse I	Stückgutklasse II
	Pfennig für 100 kg		
Salzbergen	1342	671	576

Wien, am 15. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.637/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1367]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Achdorf in die Getreidetarife, Teil III, Heft 1, vom 1. Dezember 1898 und Teil III, Heft 2, vom 1. November 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Achdorf der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in die obenbezeichneten Tarife, und zwar in die Abteilung I (Getreide u. s. w.) und IV (gebrauchte leere Säcke) einbezogen.

Die Ermittlung der Frachtsätze erfolgt für beide Abteilungen hinsichtlich des Verkehres mit den im Tarife, Teil III, Heft 1, enthaltenen österreichischen Stationen durch Anstoß von 2 Pfg. pro 100 kg an die für Landshut oder durch Anstoß von 17 Pfg. pro 100 kg an die für Neumarkt/Rott vorgesehenen Frachtsätze, je nachdem der eine oder andere dieser Anstöße den billigeren Frachtsatz ergibt; hinsichtlich des Verkehres mit den im Tarife, Teil III, Heft 2, enthaltenen ungarischen Stationen durch Anstoß von 24 Pfg. pro 100 kg an die Frachtsätze für Mühldorf.

Wien, am 15. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.651/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1368]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.

Einbeziehung der Station Scharley in den Ausnahmetarif Nr. 53 (Steine etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Scharley des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz in den Schnittarif des Ausnahmetarifes Nr. 53 (Steine) im obgenannten Tarifhefte einbezogen.

Die Teilfrachtsätze der Schnittafel II betragen:

Vom Schnittpunkte bis Scharley	Pfennig pro 100 kg
für Abteilung a	43
für Abteilung b	36

Wien, am 16. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.723/05

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1369]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg.

Berichtigung von Kundmachungen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88 vom 1. August 1905 unter fortl. Post [1078] und [1079] enthaltenen Kundmachungen sind dahin zu berichtigen, daß die Frachtsätze für Burdujeni noch bis 31. Oktober 1905 in Kraft bleiben.

Wien, am 16. September 1905. T.-A.-B.-Z. 16.550/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1370]

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1905, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Eisenberg S.-A.—Porstendorf (voraussichtlich am 1. Oktober 1905) bis auf Widerruf, resp. bis 1. Februar 1906, treten im Tarife für obengenannten Kohlenverkehr für die Beförderung von Kohlensendungen nach der Station Mittel-Schmiedeberg des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau, bezw. nach den Stationen Bürgel und Porstendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zu erfahren sind.

Wien, am 14. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.416/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1371]

Bayerisch-Österreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 20. September 1905 werden im Verkehre zwischen Graz und München Hauptbhf. über Leoben—Salzburg direkte Fahrpreise mit Gültigkeit für alle Züge, sowie für Personenzüge eingeführt.

Näheres ist aus den bei den Personenschaltern ausgehängten Fahrpreistabellen zu entnehmen.

Wien, am 15. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.644/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1372]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 91 vom 8. August 1905 unter fortl. Nr. [1120] enthaltene Kundmachung ist dahin zu berichtigen, daß die Frachtsätze für Burdujeni noch bis 31. Oktober 1905 in Kraft bleiben.

Wien, am 16. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.837/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1373]

Österreichischer Grenzverkehr.

Druckfehler-Berichtigung im Nachtrag III zum Tarife, Teil II.

In dem ab 1. Oktober 1905 gültigen Nachtrag III zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Österreichischen Grenzverkehre ist auf Seite 30, letzte Zeile, bei dem Artikel Salpetersäure (Scheidewasser) die in der Rubrik Klassifikation für Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg angeführte Ziffer „2“ zu streichen und an deren Stelle ein Strich (—) einzusetzen.

Wien, am 16. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1374]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufnahme des Güterverkehres auf der Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Badgastein der Tauernbahn.

Im Nachhange zu der Kundmachung über die Schließung der Güternebenstelle in Badgastein mit dem Tage der Eröffnung der Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Badgastein der Tauernbahn für den Güterverkehr (Vrdgs.-Bl. f. E. u. S. Nr. 107 ex 1905, S. 2311, Pos. 1331) wird kundgemacht, daß der Güterverkehr auf der genannten Teilstrecke am 8. September 1905 aufgenommen worden ist.

Über die am 20. September 1905 stattfindende Eröffnung der bezeichneten Teilstrecke für den Gesamtverkehr wurde besondere Kundmachung hinausgegeben.

Wien, im September 1905. E.-M.-Z. 42.220/05.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1375]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Änderung im Fahrplane der Züge Nr. 681 und 662.

Um den schulpflichtigen Kindern von Triebitz, Blosdorf, Kunzendorf und Umgebung den Besuch der Lehranstalten in Mähr.-Trübau zu ermöglichen, werden die Züge Nr. 681 und 662 vom 18. September 1905 an in der Strecke Triebitz—Mähr.-Trübau nach folgendem Fahrplane verkehren:

G 681 2. 3.	Stationen	G 662 2. 3.
7.00	↓ ab Triebitz . . . . an ↑	5.22
7.13	„ Annabad P. H. . . . . . ab	5.07
7.25	„ Blosdorf . . . . „	4.54
7.38	„ Kunzendorf . . . . „	4.35
7.48	↓ an Mähr.-Trübau . . . . . ab ↑	4.17

Olmütz, im September 1905.

St.-B.-D.-Z. 22.795/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905. [1376]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Belgisch-Bayerischer Kohlenverkehr. (Nachtrag I.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 trat der Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. April 1901 für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts von belgischen Stationen nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschließlich Passau österr., Station der k. k. österr. Staatsbahnen) in Kraft.

Derselbe enthält in der Hauptsache:

1. Änderungen der Schnittabelle 1;
2. anderweite Schnittsätze der Schnittabelle B für die Stationen Berchtesgaden, Grafenau, Markt Oberdorf, Sonthofen und Waldmünchen;
3. die Einbeziehung einer Anzahl bayerischer Stationen in den Kohlenausnahmetarif.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober 1905 in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Köln.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Oktober 1900. (Erweiterungen.) Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 wurden die direkten Verkehrsbeziehungen durch Aufnahme nachstehender Stationen erweitert. Die Fracht für diese ist bis zur Herausgabe eines Tarifnachtrages nach folgenden Entfernungen zu berechnen:

für Luban
durch Anstoß von 7 km an die Entfernungen von Posen,
oder
durch Anstoß von 62 km an die Entfernungen von Lissa i. P.,
für Mittel-Schmiedeberg †
durch Anstoß von 20 km an die Entfernungen von Hirschberg i. Schl.,
oder
durch Anstoß von 21 km an die Entfernungen von Landeshut i. Schl.,
für Naumburg a. Bober †
durch Anstoß von 13 km an die Entfernungen von Benau.

Ferner ist beim Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. unter Abschnitt b), laufende Nr. 9, an Stelle von

Boerschächte	Tichau	Tichau	8	0·005
		oder Emanuelsegen Güterbahnhof	2	0·005

zu setzen:

Boerschächte	Kostuchna	Kostuchna	1	0·005

† Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Gruppe I, Wechseltarife der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, Oberschlesischer und Niederschlesischer Kohlentarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Station Heinzebortschen.) Am 21. August 1905 wurde die zwischen den Stationen Saborwitz und Kaltebortschen an der Bahnstrecke Bojanowo—Guhrau gelegene Station Heinzebortschen auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet.

Die Abfertigung von Stückgütern, Leichen, lebenden Tieren, Sprengstoffen, sowie Fahrzeugen und schweren Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.

Die Abfertigung der in Heinzebortschen verladenen und dort eingehenden Sendungen besorgen die Nachbarstationen Saborwitz und Kaltebortschen, und zwar für die Richtung nach und von Bojanowa die Station Saborwitz und für die Richtung nach und von Guhrau die Station Kaltebortschen.

Die näheren Bestimmungen hierüber, insbesondere über die Wagengestellung, die Benachrichtigung der Empfänger von der Ankunft der Sendungen, die Bezahlung der Fracht, ergibt die auf den Stationen Saborwitz und Kaltebortschen aushängende Bekanntmachung.

Mit demselben Tage wurde die Station Heinzebortschen in den Gütertarif der Gruppe I und die Wechseltarife der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, sowie den Oberschlesischen und Niederschlesischen Kohlentarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Gruppentarif I und Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung des Haltepunktes Dt. Briesen.) Am 1. September 1905 wurde der an der Strecke Konitz—Neustettin zwischen den Stationen Konitz und Schlochau gelegene Haltepunkt Dt. Briesen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird Dt. Briesen in den Gruppentarif I und in die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Danzig.

Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen. (Ermäßigung der Frachtsätze im Übergangstarife mit der Kleinbahn des Kreises Norderdithmarschen [Heider Kreisbahn].) Mit sofortiger Gültigkeit werden im Übergangsverkehre der Preußisch Hessischen Staatseisenbahnen mit der Kleinbahn des Kreises Norderdithmarschen (Heider Kreisbahn) für Güter, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen oder der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten allgemeinen Ausnahmetarife 1 bis 5, einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) oder des Ausnahmetarifes 6 (Brennstoffe) und der im Versand von inländischen Erzeugungsstätten geltenden, in besonderer Ausgabe erschienenen Ausnahmetarife für Kohlen (Koks) abgefertigt werden, die Frachtsätze der Staatseisenbahn Übergangsstation Heide widerruflich um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt.

Französisch- und Belgisch-Deutsch-Russischer Grenzverkehr. (Einführung von Gütertarifen.) Am 1. September 1905 traten folgende Gütertarife in Kraft:

A. für den Verkehr von Stationen der Französischen Nordbahn nach den deutsch-russischen Übergangsstationen Eydtkuhnen transit, Prostken transit, Illowo transit, Allawa transit, Thorn transit und Kattowitz transit,
sowie für die Beförderung von Eiern von Eydtkuhnen transit, Prostken transit, Illowo transit und Thorn transit nach Paris-La Chapelle

1. Teil I, Abteilung B, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften, Güterklassifikation und Nebengebührentarif,
2. Teil II, enthaltend u. a. besondere Tarifvorschriften, Anwendungsbedingungen und Frachtsätze;

B. für den Verkehr von belgischen Stationen nach den obengenannten deutsch-russischen Übergangsstationen
Teil II, enthaltend u. a. besondere Tarifvorschriften, Anwendungsbedingungen und Frachtsätze.

Gruppentarif I und Gruppenwechseltarife der Preußischen Staatseisenbahnen. (Eröffnung und Einbeziehung der Nebenbahn Wormditt-Bischdorf.) Am 1. September 1905 wurde die normalspurige 64·507 km lange Nebenbahnstrecke Wormditt—Bischdorf mit den Bahnhöfen Open, Freimarkt, Launau, Kerwienen-Springborn, Thegsten und Bischofstein, sowie mit den Haltepunkten Bewernick und Rehagen eröffnet.

Mit demselben Tage wurden die genannten Bahnhöfe in den Gruppentarif I und in die Gruppenwechseltarife der Preußischen Staatseisenbahnen einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Gruppenwechseltarif II/III. (Einbeziehung der Station Schalke Süd) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Schalke Süd des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Essen als Versandstation in die Ausnahmetarife 8 und 8 a für Roheisen, bezw. Gießereiroheisen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die betreffenden Dienststellen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Schalke Süd.) Im obgenannten Verbande wurde am 10. August 1905 die Station Schalke Süd des Direktionsbezirkes Essen in den Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen des Tarifheftes 1 aufgenommen.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ergänzung.) Im Tarifnachtrage 9, Seite 15, ist beim Ausnahmetarif 2 zu Ziffer 5 b und 6 b ein † und die Bemerkung nachzutragen:

† Der Ausnahmetarif 2 findet auf die unter den Ziffern 5 b und 6 b genannten Gegenstände bei Verkehrsleitung über Neuulm, Hergatz und Nonnenhorn vom 1. Oktober 1905 ab keine Anwendung.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag I.) Am 1. September 1905 trat zum Verbandsgütertarife, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1905 der Nachtrag I, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Anhanges, in Kraft.

Der Preis des Nachtrages beträgt 10 Pfg. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. (Einbeziehung der Station Torgau etc.) Am 10. August 1905 wurde die Station Torgau des Direktionsbezirkes Halle a. d. S. in den Verband aufgenommen.

Gleichzeitig wurden Frachtsätze der Klasse 3 für die Station Neumünster des Direktionsbezirkes Altona eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern mit Herkunft von oder Bestimmung nach Südfrankreich bereits eingeführten Frachtsätze von Berlin, Anh.-Dresd. Bhf., nach Genf transit (Grenoble, Marseille Arvant und Lyon) werden mit Wirkung vom 25. September 1905 aufgehoben.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Erweiterung des Übergangstarifes mit den Mindener Kreisbahnen.) Der bisher u. a. in den Gruppenwechseltarifen II/III für einzelne Güter bestehende Übergangstarif mit den Mindener Kreisbahnen wurde vom 1. September 1905 ab auf den Gruppenwechseltarif I/III und auf alle Güter ausgedehnt, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen oder der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten Ausnahmetarife 1 bis 5, einschl. 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde), sowie des Ausnahmetarifes 6 (Brennstoffe) und der in besonderer Ausgabe erscheinenden Kohlen- (Koks-) Tarife für den Versand von den inländischen Produktionsstätten abgefertigt werden.

Ausnahmetarif 1 a, bezw. 1 b für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 15. August 1905 ab wurden die Stationen Waltrop und Gladbeck West als Empfangsstationen (Sammellagerstationen) u. a. in den Ausnahmetarif 1 a, bezw. 1 b für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer der Staatsbahn-Gütertarife aufgenommen.

Belgisch - Südwestdeutscher Verband. (Gleichstellung von Frachtsätzen.) Im obgenannten Verbande wurde die direkte Tarifierung der Station Brügge (Maritime) der Belgischen Staatseisenbahn im Wege der Gleichstellung mit Brügge (Bassin) mit Geltung vom 10. August 1905 durchgeführt. Über die Abfertigungsbefugnisse der Station Brügge (Maritime) erteilen die Verbandsstationen Auskunft.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mitteilung der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen und der General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen ist das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung vom 11. August 1905 an wie folgt festgesetzt worden:

Für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen, für Petershausen, für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen in allen Güterverkehren, sowie für die übrigen badischen Stationen im Badisch-Schweizerischen Güterverkehr:

1 Franken = 81·3 Pfennig,
1 Mark = 1·23 Franken.

Für allen übrigen Güterverkehr der letztgenannten Stationen:

1 Franken = 81·4 Pfennig,
1 Mark = 1·2285 Franken.

Deutsch-Belgischer Gütertarif, Teil II, Heft 4, vom 1. März 1904. (Einbeziehung der Station Schalke Süd.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1904 wurde die Station Schalke Süd des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Essen a. R. in die Ausnahmetarife 19 (Eisenerz) und 22 (Roheisen) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 7, vom 1. Juli 1904. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 an wurde die Station Blexen der großherzogl. Eisenbahn - Direktion Oldenburg mit den für Brake, Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham gültigen Taxen in die Ausnahmetarife Nr. 1, 2, 4, 5 a, 5 b, 8, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 20 des oben erwähnten Tarifheftes 7, sowie in dessen Nachtrag I einbezogen.

Norddeutsch - Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 8. (Einführung.) Am 1. September 1905 trat das Heft 8 des Teiles II der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft.

Dieses Heft enthält direkte Frachtsätze des allgemeinen Tarifes und einer Anzahl Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Stationen der preußischen Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Cassel, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle a. Saale, Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Münster, Stettin, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der großherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und der Braunschweigischen Landeseisenbahn einerseits und Stationen der Gotthardbahn anderseits.

Exemplare des neuen Tarifes können beim kommerziellen Bureau der Gotthardbahn direkt oder durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Norddeutsch - Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 13. (Einführung.) Am 1. September 1905 trat das Heft 13 des Teiles II der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft.

Dieses Heft enthält den Ausnahmetarif Nr. 5 für die Beförderung von frischen Äpfeln und Birnen von Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen nach Stationen der Preußischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Cöln, Elberfeld, Essen, Magdeburg und Stettin).

Die Ausnahmetarife Nr. 3 in den Tarifen, Teil II, Heft 1, erste Abteilung, vom 1. Juli 1899, nebst Nachträgen; Heft 1, zweite Abteilung, vom 1. Dezember 1901, nebst Nachtrag; Heft 5, erste Abteilung, vom 1. Mai 1902, nebst Nachträgen, werden dadurch aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifes können durch die Dienststellen der beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Württembergisch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 3. (Einführung.) Laut Publikation der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen trat mit dem 1. September 1905 für die direkte Beförderung in gewöhnlicher Fracht von frischen Äpfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Ladungen von 10.000 kg ab Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen und der schweizerischen Privatbahnen nach solchen der Württembergischen Staatseisenbahnen ein neuer Ausnahmetarif, Teil II, Heft 3, in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können durch die Dienststelllen der beteiligten Verwaltungen zum Preise von Frcs. 1·50 bezogen werden.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. (I. Nachtrag zum Tarifheft 5.) Zum Tarifheft 5 (Pfälzische Bahnen—Ostschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. September 1905 der I. Nachtrag erschienen. Er enthält u. a. Frachtsätze für die schweizerischen Stationen Dietikon, Hitzkirch und Hochdorf und kann von den beteiligten Verwaltungen und vom Verkehrsbureau der großherzogl. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe unentgeltlich bezogen werden.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Thurmberg.) Am 1. September 1905 wurde die an der Strecke Karthaus—Berent zwischen den Stationen Gr.-Kresin und Schlawkau gelegene Haltestelle Thurmberg, welche gegenwärtig u. a. dem Wagenladungsverkehre dient, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Danzig.

Englisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag I zum Teil II.) Am 1. September 1905 trat der Nachtrag I zum Englisch-Bayerischen Gütertarife, Teil II, vom 1. April 1901 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. die Aufnahme einer Anzahl bayerischer Stationen in den allgemeinen Klassentarif und die Neuauflage der Ausnahmetarife.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober 1905 in Kraft.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1590	V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der Lokalbahn Alt-Paka—Sudoměř	Brüx A.T.E. und k.k.St.B. (Bodenbach Übergang)	Jungbunzlau B.N.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen, für welche der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in dem von ihr zu bestimmenden Bedarfsfalle Wagen der k. k. österr. Staatsbahnen mit 24stündiger Mietfreiheit beizustellen sind, müssen mit **Frachtbriefen zur Aufgabe** gelangen, welche an eine Dienststelle der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen Melnik-Mšeno, bezw. Alt-Paka—Sudoměř adressiert sind und oberhalb der Adresse die Überschrift tragen: „Regiesendung der Lokalbahn Melnik-Mšeno", bezw. „Regiesendung der Lokalbahn Alt-Paka—Sudoměř"	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	720 Heller Verschieden	391 Heller 261 Heller	329 Heller	im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
			Braunkohle zu Regiezwecken der Lokalbahn Melnik-Mšeno	Brüx A.T.E. und k.k.St.B. (Bodenbach Übergang)	Melnik Ö.N.W.B.			Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	526 Heller	406 Heller	120 Heller	im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
1591 V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905	**Böhmischen Commercialbahnen**		**Getreide der Tarif-Pos. G—7**	**Bakov B.C.B.**	**Jičín B.C.B.**	**Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905**	**Lokaltarif**	78	54	24	**Im Kartierungswege**		
				Detenic					39	29	10			
				Domousnic					50	36	14			
				Königstadl					54	45	9			
				Kopidlno					24	20	4			
				Křinec					45	33	12			
				Libaň-Psinic					34	26	8			
				Roždalovic					38	28	10			
				Unterbautzen					57	41	16			
			Mehl und Mahlprodukte	**Jičín B.C.B.**	**Bakov B.C.B.**				78	54	24			
					Detenic				39	29	10			
					Domousnic				50	36	14			
					Königstadtl				54	45	9			
					Kopidlno				24	20	4			
					Křinec				45	33	12			
					Libaň-Psinic				34	26	8			
					Roždalovic				38	28	10			
					Unterbautzen				57	41	16			
			Getreide der Tarif-Pos. G—7	**Nimburg St.E.G.**	**Jičín B.C.B.**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen**			60	38	22			
			Mehl und Mahlprodukte	**Jičín B.C.B.**	**Nimburg St.E.G.**				60	38	22			
1592 V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Rübenschnitte und Rübenschnitze**	**Grußbach-Schönau St.E.G.**	**Wien St.E.G.**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905**	**Lokaltarif**	**43 Heller**	**33 Heller**	**10 Heller**	**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1593	V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klasse I	Lettowitz St.E.G. oder umgekehrt	Josefsthal-Kosmanos B.N.B.	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muß die Überfuhr der Sendungen vom Bahnhofe in Lettowitz, resp. Josefsthal-Kosmanos in eine Textil- oder Druckfabrik daselbst bahnämtlich bestätigt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	279 Heller	252 Heller	27 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente spätestens bis Ende 1906 vorzulegen sind	
			Frachtgüter der Klasse II						206 Heller	186 Heller	20 Heller			
			Frachtgüter der Klasse A						188 Heller	173 Heller	15 Heller			
1594	V.-B. Nr. 108 v. 19./IX. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 91.311/05		Flußsand aus der Pos. E—17 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Kolin Ö.N.W.B.	Retz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	70	50	20	Im Kartierungswege		
					Zellerndorf				72	51	21			
					Guntersdorf				74	53	21			
					Hetzmannsdorf-Wullersdorf				75	54	21			
					Oberhollabrunn				76	55	21			
					Göllersdorf				79	56	23			
					Sierndorf				80	58	22			
					Stockerau				82	59	23			
					Spillern				82	59	23			
					Korneuburg				84	60	24			
					Langenzersdorf				85	61	24			
					Floridsdorf-Jedlesee				86	62	24			
					Wien Ö.N.W.B. loko und transit Jedlersdorf transit				87	63	24			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 109. **Wien, 21. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. September 1905, Z. 43.292, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Rußland.

Mit Schreiben vom 21. August a. St. 1905 hat die Administration der russischen Eisenbahnen in St. Petersburg dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die von einer Privatgesellschaft verwaltete Livländische Lokalbahn dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt wird. Demzufolge ist die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen Anwendung findet, in der Abteilung Rußland, unter lit. B, nachstehend zu ergänzen:

Nr. 32. Livländische Lokalbahn (Walk-Marienburg-Stockmannshof).

In weiterer Folge sind die dermaligen Nummern 32—41 unter lit. C auf 33—42 abzuändern.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt einen Monat vom Datum des gegenständlichen Benachrichtigungsschreibens.

Das genannte Zentralamt hat von der vorstehenden Mitteilung den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 12. September 1905 Kenntnis gegeben.

Neuerteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Spittal a. d. Drau nach Gmünd und Kremsbrücken.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Karl Grafen Lodron-Laterano, als Obmann des Konsortiums für die Erbauung einer Lokalbahn von Spittal a. d. Drau nach Gmünd und Kremsbrücken in Gmünd, die mit den Erlässen vom 28. Juli 1903, Z. 14.553/2, und vom 31. Juli 1904, Z. 28.523/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 91 vom 11. August 1903 und Nr. 93 vom 20. August 1904), erteilten Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten, und zwar:

a) für eine Lokalbahn von der Station Spittal a. d. Drau der Südbahnstrecke Villach—Franzensfeste durch das Liesertal nach Gmünd und

b) für eine als Fortsetzung der vorgenannten Projektslinie geplante Lokalbahn von Gmünd durch das Liesertal nach Kremsbrücken

unter den in den vorzitierten Erlässen enthaltenen Modalitäten und Bedingungen auf ein weiteres Jahr neu erteilt.

Wien, am 19. August 1905. E.-M.-Z. 38.100/2.

Neuerteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Mattighofen nach Lamprechtshausen mit einer Variante von Feldkirchen nach Hackenbuch.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Marktgemeindevorstehung in Mattighofen die mit dem Erlasse vom 5. August 1904, Z. 30.262/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 94 vom 23. August 1904), auf die Dauer eines Jahres erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Mattighofen der k. k. Staatsbahnlinie Steindorf—Braunau a. Inn ausgehende, über Wagenham, Feldkirchen, Geretsberg, Dorf Ibm und Hackenbuch nach Lamprechtshausen führende Lokalbahn mit einer Variante von Feldkirchen über Moosdorf nach Hackenbuch unter den in dem obzitierten Erlasse enthaltenen Modalitäten auf ein weiteres Jahr neu erteilt.

Wien, am 19. August 1905. E.-M.-Z. 37.053/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Freistadt nach Langschlag.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Freistadt in Oberösterreich die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Freistadt der k. k. Staatsbahnlinie Budweis—Klein-Reifling über Harrachthal und Liebenau zur Station Langschlag der Niederösterreichischen Waldviertelbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 31. August 1905. E.-M.-Z. 30.525/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung vom Helenenhofe zur Stephaniewarte in Karlsbad.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Karlsbad die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung mit gemischtem Betriebssystem vom Helenenhofe zur Stephaniewarte in Karlsbad im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 31. August 1905. E.-M.-Z. ad 39.040/2.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Eisenbahnzufahrtsstraße. 1. Kompetenz des Landesausschusses, über die Höhe der notwendig aufgewendeten Kosten des Straßenbaues zu entscheiden. — 2. Einwendungen gegen die ordnungsmäßige Bauführung, welche nicht bei der Kollaudierung erhoben wurden, können später nicht geltend gemacht werden.

Mit dem angefochtenen Erlasse des Landesausschusses des Königreiches Böhmen wurde erkannt, daß der Bezirk Luditz verpflichtet sei, das ganze Drittel der aufgelaufenen Herstellungskosten der Zufahrtsstraße zur Station Bohentsch der Lokalbahn Rakonitz-Petschau-Buchau per K 21.042·72 zu bestreiten.

In der Beschwerde wird ausgeführt, der Bezirk Luditz habe dem Bezirke Buchau allerdings ein Drittel jener Kosten zu ersetzen, welche bei ordnungsmäßiger sorgfältiger Ausführung des Baues der Straße erwachsen wären, der Bezirk Buchau habe aber bei Ausführung des Straßenbaues nicht den gehörigen Fleiß des § 1009 a. b. G.-B. aufgewendet und der Bezirk Luditz sei zu dem infolge dieses Umstandes erwachsenen Mehraufwande beizusteuern nicht verpflichtet. Derselbe sei im Sinne des § 1014 a. b. G.-B. nur verhalten, zu dem anläßlich der Erbauung der Straße notwendig oder nützlich gemachten Aufwande zu konkurrieren, und darüber zu entscheiden, ob der vom Bezirke Buchau aufgewendete Betrag per K 21.042·72 tatsächlich ein notwendig oder nützlich gemachter Aufwand sei, sei im Grunde des zitierten Paragraphen des bürgerlichen Gesetzbuches lediglich das ordentliche Gericht, nicht aber der Landesausschuß berufen.

Der Verwaltungsgerichtshof konnte zunächst dieser Einwendung gegen die Kompetenz des Landesausschusses zur Fällung der angefochtenen Entscheidung nicht beipflichten. Gleichwie der Landesausschuß im Grunde des § 7 böhm. Eisenbahnzufahrtsstraßenges. vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, im Falle eine gütliche Vereinbarung zwischen den Interessenten über die Bestreitung der Kosten der hier in Rede stehenden als Bezirksstraße zur Ausführung gelangten Zufahrtsstraße nicht zustande gekommen sein würde, zur Fällung eines Konkurrenzerkenntnisses berufen gewesen wäre, so war derselbe auch, da zwar eine gütliche Vereinbarung der Interessenten über die Kostenbestreitung zustande gekommen war, sich späterhin aber der Streit ergab, mit welchem effektiven Betrage der Bezirk Luditz dem getroffenen Übereinkommen gemäß zu den von dem Bezirke Buchau für den Straßenbau tatsächlich aufgewendeten Kosten beizutragen verhalten sei, berufen, über diese Streitfrage zu entscheiden. Aus den von der Beschwerde zitierten Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches folgt an sich noch keineswegs die Kompetenz der ordentlichen Gerichte zur Entscheidung über die ebengedachte Streitfrage und die Kompetenz der ordentlichen Gerichte kann auch nicht damit begründet werden, daß die Art der Kostenbestreitung im Wege eines Übereinkommens der Parteien festgestellt wurde. Denn dieses Übereinkommen war im Grunde der bezüglichen Verwaltungsgesetze und in einem Belange der öffentlichen Verwaltung vor dem Forum der Verwaltungsbehörden getroffen worden und gehört daher dem öffentlichen Rechte an und der Forderungstitel des Bezirkes Buchau für die von demselben in Anspruch genommene Leistung des Bezirkes Luditz fußt diesem nach in einem Ver-

pflichtungsgrunde des öffentlichen Rechtes, nicht aber, wie die Beschwerde meint, in einem zivilrechtlichen Verhältnisse. Der Verwaltungsgerichtshof hält demnach die Kompetenz des Landesausschusses zur Entscheidung in der Sache für gegeben.

Wenn die Beschwerde nun in meritaler Weise zu begründen versucht, weshalb der Bezirksvertretung Buchau ein inkorrektes Vorgehen in der Sache und beziehungsweise eine Außerachtlassung des gehörigen Fleißes und eine schuldbare, von dem Bezirke Buchau allein zu vertretende Gebarung bei Ausführung des Straßenbaues zur Last gelegt werden müsse, daß der Straßenbau bei ordnungsmäßigem Vorgange höchstens einen Betrag bis zu K 9695 erfordert haben würde, daß insbesondere der Bau ohne Trassierung, ohne Pläne und Kostenanschläge geführt worden sei, dann daß die Straße in unfachmännischer Weise zunächst wellenförmig angelegt und mit Mulden zum Abflusse des Wassers versehen worden sei, so daß späterhin die höheren Straßenteile abgetragen, das Pflaster aufgerissen und rekonstruiert und die Mulden durch Kanäle ersetzt werden mußten, welche Rekonstruktionsarbeiten einen ungerechtfertigten Mehraufwand verursachten, soll nur erwähnt werden, daß in den Administrativakten die unter dem 5. Dezember 1896 von der Eisenbahnabteilung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen gefertigten und die Genehmigungsklausel des Eisenbahnministeriums aufweisenden Projektspläne (Längenprofil und Situation) erliegen, welche Pläne auch in dem Kommissionsprotokolle vom 23. September 1899 über die Schlußkollaudierung des Straßenbaues bezogen erscheinen. Im übrigen genügt es aber, zu konstatieren, daß in allen diesen Beziehungen Einwendungen bei der eben gedachten Schlußkollaudierung nicht erhoben worden sind. Dadurch wurde die Straße, so wie sie vom Bezirksausschusse Buchau hergestellt worden war und mit dem von dem genannten Bezirksausschusse ausgewiesenen Aufwande als das Objekt akzeptiert, bezüglich dessen die Vereinbarung vom 24. April 1896 in Absicht auf die Bedeckung der Kosten zu gelten hatte und die Bezirksvertretung Luditz konnte hinterher die in Rede stehenden Einwendungen nicht mehr erheben. Daß für die Herstellung der Straße seitens des Bezirksausschusses Buchau tatsächlich eine Kostensumme von K 21.042·72 aufgewendet worden ist, wird nicht in Abrede gestellt. Der Landesausschuß war somit im Rechte, den Bezirk Luditz zur Tragung eines Dritteiles dieser Kosten zu verhalten. Diesem nach war die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

(Erkenntnis vom 16. September 1903, Z. 9556; Budw. Nr. 1960 A.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Marienberg (Ellgoth) nach Schönbrunn. (Detailprojekt für die Variante in der Endstrecke: Anberaumung der Stationskommission und politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat unterm 7. September über das von der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft in Brünn vorgelegte Variantenprojekt für die Endstrecke der Fortsetzungslinie der Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Marienberg (Ellgoth) nach Schönbrunn die Stationskommission und die politische Begehung für den 19. September anberaumt. [E.-M.-Z. 42.709.]

Projektiertes schmalspuriges Verbindungsgeleise vom Sägeetablissement in Dittersdorf zur Station Dittersdorf der k. k. Staatsbahnen. (Detailprojekt: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat unterm 7. September über das von der Fürst Liechtensteinschen Forstdirektion in Olmütz vorgelegte Projekt für die Herstellung eines schmalspurigen, ungefähr 1·2 km langen Verbindungsgeleises vom Sägeetablissement in Dittersdorf zur gleichnamigen Station der Staatsbahnlinie Olmütz—Troppau gemäß § 1, Al. 1, der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, die Vornahme der politischen Begehung für den 26. September anberaumt. [E.-M.-Z. 42.785.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. August die Station Dzierzanow zwischen den Stationen Kuklinow und Krotoschin an der Bahnstrecke Lissa i. P.—Krotoschin im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Posen, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und dem Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren; die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen, von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen; der Haltepunkt Schönborn b. Dobrilugk zwischen den Stationen Beutersitz und Dobrilugk-Kirchhain an der Bahnstrecke Halle a. d. Saale—Cottbus im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Halle a. d. Saale, der bisher nur dem Wagenladungsverkehre für Privatanschluß diente, auch für den Personen-, Gepäcks- und Expreßgutverkehr; der Haltepunkt Röhrenfurth zwischen den Stationen Körle und Melsungen an der Bahnstrecke Guntershausen—Bebra im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung von Röhrenfurth findet nicht statt; nach Röhrenfurth darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt; der Haltepunkt Dohms zwischen den Stationen Lipschau und Neuhammer a. Q. an der Nebenbahnstrecke Neuhammer a. Q.—Siegersdorf im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Fahrkartenverkauf erfolgt durch die Zugführer; die Station Wiesbaden-West im Bezirke der kgl. preußischen und großherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion zu Mainz für die Abfertigung von Gegenständen von mehr als 7 m Länge als Stückgut; der Haltepunkt Föhren zwischen den Stationen Hetzerath und Schweich an der Bahnstrecke Coblenz—Trier im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu St. Johann-Saarbrücken, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte von höchstens 400 kg, sowie von Kleinvieh in einzelnen Stücken; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Wartha Stadt zwischen den Stationen Wartha und Glatz Hauptbahnhof an der Hauptbahnstrecke Breslau—Mittelwalde im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Itzelberg zwischen den Stationen Schnaitheim und Königsbronn an der Bahnlinie Ulm—Aalen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Sachsenhausen (Mark) zwischen den Stationen Oranienburg und Fichtengrund an der Bahnstrecke Berlin—Stralsund im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner der Haltepunkt Oschatz Körnerstraße zwischen den Stationen Oschatz und Oschatz Süd an der Bahnlinie Oschatz-Döbeln der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr;

am 10. August der Haltepunkt Burgholz zwischen den Stationen Elberfeld-Steinbeck und Küllenhahn an der Bahnstrecke Elberfeld—Steinbeck-Cronenberg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld für den Personenverkehr; dieser Haltepunkt, der nur für die Sommermonate Mai bis einschließlich September in Betrieb genommen wird, dient vornehmlich zum Ein- und Aussteigen der Kranken und Erholungsbedürftigen,

welche die von dem Rekonvaleszentenverein in Elberfeld im kgl. Forste Burgholz eingerichtete Walderholungsstätte besuchen;

am 15. August die Haltestelle Götz zwischen den Stationen Brandenburg und Groß-Kreutz an der Bahnstrecke Berlin—Magdeburg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg auch für Eil- und Frachtstückgutsendungen im Einzelgewichte von höchstens 250 kg; die Station Bast-Kasimirsburg zwischen den Stationen Güdenhagen und Alt-Banzin an der Bahnstrecke Köslin—Kolberg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern; die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; Sendungen nach Bast-Kasimirsburg müssen frankiert, von Bast-Kasimirsburg unfrankiert aufgeliefert werden; Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen; die Haltestelle Daerstorf zwischen den Stationen Neugraben und Buxtehude an der Bahnstrecke Harburg—Cuxhaven im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Altona für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und den Verkehr von lebenden Tieren in Käfigen, Kisten u. s. w.; Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie Sprengstoffe sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen;

am 20. August der Lokalzughaltepunkt Vorbachzimmern zwischen den Stationen Niederstetten und Laudenbach an der Bahnlinie Crailsheim—Mergentheim der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr;

am 21. August die Station Heinzebortschen zwischen den Stationen Saborwitz und Kaltebortschen an der Bahnstrecke Bojanowo—Guhrau im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Posen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen; die Abfertigung von Stückgütern, Leichen, lebenden Tieren, Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen und schweren Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen; die Station Heinzebortschen ist unbesetzt; die Abfertigung der dortselbst verladenen und eingehenden Sendungen besorgen die Nachbarstationen, und zwar für die Richtung von und nach Bojanowo die Station Saborwitz und für die Richtung von und nach Guhrau die Station Kaltebortschen.

Deutsches Reich. (Beschaffung von Personen- und Gepäckswagen für die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.) Nach Abschluß der Verhandlungen über die Lieferung von weiteren 613 Personenwagen verschiedener Gattung und 115 Gepäckswagen hat nunmehr die Bestellung bei den Werken stattgefunden. Die ursprünglich zur Beschaffung in Aussicht genommene Anzahl Personenwagen ist hierbei um 30 dreiachsige Abteilwagen IV. Klasse vermehrt worden. Unter Hinzurechnung der bereits bestellten 1070 Personenwagen und 353 Gepäckswagen, bezw. vereinigten Post- und Gepäckswagen gelangen somit gegenwärtig für das Etatsjahr 1905 1713 Personenwagen verschiedener Gattung und 468 Gepäckswagen, bezw. vereinigte Post- und Gepäckswagen zur Anlieferung. Die Gesamtlieferung soll bis zum 31. März 1906 beendet sein.

Preußen. (Einstellung des Personenverkehres auf der Strecke Weitmar—Vollmond.) Vom 1. Oktober ab kommen die dem Personenverkehre zwischen Weitmar und Vollmond dienenden Züge wegen zu geringer Benützung in Wegfall. Infolgedessen findet eine Personenbeförderung auf der Strecke Weitmar—Vollmond (Direktionsbezirk Essen) nicht mehr statt, und werden die am 1. Mai für den Personenverkehr auf den Bahnhöfen Weitmar und Laer eingerichteten Haltepunkte, sowie die Haltepunkte Dannenbaum und Vollmond aufgehoben.

[Z. d. V. D. E.-V.]

Verschiedene Mitteilungen.

Bukowinaer Lokalbahnen. (Generalversammlung.) Am 20. Juni fand in Czernowitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Landesregierungsrates Dr. Basil Ritter v. Duzinkiewicz die diesjährige (20.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Bukowinaer Lokalbahnen statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 1294 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre Kronen 383.446·12 (gegen K 351.095·58 im Jahre 1903), die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre K 2,024.215·41 (K 2,055.415·24), die verschiedenen Einnahmen K 72.513·62 (K 70.225·44), die Betriebsausgaben K 901.989·63 (K 783.792·35), die sonstigen Auslagen K 250.900·76 (K 236.706·01) und der Betriebsüberschuß Kronen 1,327.284·76 (K 1,456.237·90). Zuzüglich der Zinsenerträgnisse per K 33.880·27 (K 12.201·74) ergab sich ein Jahresertrag von K 1,361.165·03 (K 1,468.439·64). Da der Obligationendienst, die Prioritätsaktientilgung, die Bank- und sonstigen Spesen Kronen 319.862·08 (K 325.032·83) erforderten, verblieb ein Gewinn von K 1,041.302·95 (K 1,143.406·81). Inklusive des Gewinnvortrages per K 159.825·45 standen der Generalversammlung K 1,201.128·40 (K 1,143.406·81) zur Verfügung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 439.240 (K 440.480) zur Ausschüttung einer 5prozentigen (5 Prozent) Prioritätsaktiendividende, K 314.420 (K 314.420) zur Ausschüttung einer 5prozentigen (5 Prozent) Stammaktiendividende, K 28.764·30 (K 38.850·68) für die Verwaltungsratstantième, K 28.764·30 (K 38.850·68) zur Dotierung des Gewinnreservefonds, K 150.732 (K 150.980) zur Verteilung einer 1prozentigen (1 Prozent) Superdividende und den Rest per K 239.207·80 (K 159.825·45) zur Gründung eines Dividendenreservefonds zu verwenden. In letzterem sollen K 139.522·04 auf die Prioritätsaktien, K 67.530·90 auf die Stammaktien I. Emission und K 32.154·86 auf die Stammaktien II. Emission entfallen. Als Entlohnung für die Mitglieder des Exekutivkomitees für das Jahr 1905 wurde (wie im Vorjahre) ein Betrag von K 20.000 bewilligt und ist der Wert der Anwesenheitsmarken pro 1905 (gleichfalls wie im Vorjahre) mit K 20 festgesetzt worden. Nach vorgenommener Wahl des Revisionsausschusses wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Moritz Pflaum und Viktor Freiherr v. Styrcea wieder- und an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Rudolf Gablenz Konstantin Ritter v. Popowicz in den Verwaltungsrat neugewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Ingenieur Emanuel A. Ziffer neuerlich zum Präsidenten und Anton Baron Kochanowski neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 30.166.]

Ostgalizische Lokalbahnen. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Adam Grafen Gołuchowski und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Hofrates Johann Adam v. Czeżowski die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ostgalizischen Lokalbahnen statt. An derselben nahmen 16 Aktionäre teil, welche 8095 Aktien mit 805 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 1,360.842·44 (gegen K 1,267.549·29 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 48.139·20 (K 29.317·76), die Betriebsausgaben K 773.971·25 (K 768.337·91), die sonstigen Auslagen K 183.523·18 (K 169.881·20) und der Betriebsüberschuß K 452.487·21 (K 358.647·94). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 17.156·25 (K 21.821·39) und unter Berücksichtigung der Entnahme aus dem Tilgungsfond per K 187·88 (K 2588·88) bezifferten sich die Gesamteinnahmen mit K 469.831·34 (K 383.104·21, worin K 46 verschiedene Einnahmen enthalten sind). Da der Anlagekapitalsdienst K 849.600 (Kronen 852.000) und die sozietären Kosten K 37.009·60 (K 39.012·39) erforderten, wurde die Staatsgarantie mit K 416.778·26 (Kronen 507.908·18) in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Miecislaus Graf Dunin-Borkowski und Dr. Michael Graf Baworowski wurden wiedergewählt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurde der Wert der Anwesenheitsmarken der Verwaltungsratsmitglieder mit K 20 (wie im Vorjahre) festgesetzt. [E.-M.-Z. 34.672.]

Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-)Jaworów. (Generalversammlung.) Am 17. Juni fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Ingenieurs E. A. Ziffer die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-)Jaworów statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 4200 Aktien mit 168 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 146.826·42 (gegen Kronen 88.960·66 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen Kronen 1234·15 (K 1721·78), die Betriebsausgaben K 93.489·89 (Kronen 46.419·93), die sonstigen Auslagen K 21.365·86 (K 18.617·41) und der Betriebsüberschuß K 33.204·82 (K 27.909·56). Da die vierprozentige Verzinsung des Prioritätsaktienkapitales K 68.000 (K 68.000), die Tilgungsquote für die Prioritäts- und Stammaktien K 4400 und die Verwaltungskosten K 9198·40 erforderten, ergab sich ein seitens der Staatseisenbahnverwaltung zu stundender Abgang von K 48.393·58 (K 42.490·44). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und er-

teilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie den aus dem Betriebe der klimatischen Station sich ergebenden Abgang von K 3621·60 aus dem zu diesem Zwecke im Vorjahre gebildeten Spezialreservefonds zu bedecken. Nach vorgenommener Wahl des Revisionsausschusses wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Moritz Lazarus und Janusz Graf Tyszkiewicz wiedergewählt. [E.-M.-Z. 38.496.]

Lokalbahn Gleisdorf-Weiz. (Generalversammlung.) Am 19. Juni fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Julius Derschatta Edlen von Standhalt die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche das gesamte Aktienkapital vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 169.504·02 (gegen K 148.924·54 im Jahre 1903), die Zinseneingänge K 1708·13 (K 1633·79), die Betriebskostenvergütung K 76.276·81 (K 67.016·04), die übrigen Auslagen K 10.948·72 (K 5321·50) und der Überschuß Kronen 83.986·62 (K 78.220·79). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 5167·04 (K 5866·25) standen K 89.153·66 (Kronen 84.087·04 zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 2000 (K 2000) für die Prioritätsaktientilgung, K 52.020 (K 52.120) für die Verteilung einer 5prozentigen (5 Prozent) Prioritätsaktiendividende, K 3500 (K 3000) für die Dotierung des Reservefonds, K 15.000 (K 15.000) für die Ausschüttung einer 5prozentigen (5 Prozent) Stammaktiendividende, sowie K 13.600 (K 6800) für die Auszahlung einer 1prozentigen (1/2 Prozent) Superdividende zu verwenden und den Rest per K 3033·66 (K 5167·04) auf neue Rechnung vorzutragen. An Stelle des verstorbenen Verwaltungsratsmitgliedes Dr. Anton Rintelen wurde Dr. Karl Rintelen neu-, sowie das ausscheidende Mitglied Franz Glanz wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 30.213.]

Elektrische Bahn Dornbirn-Lustenau. (Generalversammlung.) Am 20. Juni fand in Dornbirn unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Karl Fußenegger und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Ritter v. Zigan die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Elektrischen Bahn Dornbirn-Lustenau statt. An derselben nahmen 42 Aktionäre teil, welche 2340 Aktien mit 2340 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 75.725·79 (gegen K 89.356·58 im Vorjahre, die verschiedenen Einnahmen K 1169·85 (K 764·49), die Betriebsausgaben K 66.449·17 (K 69.251·78), die sonstigen Ausgaben K 925·98 (K 767) und der Betriebsüberschuß K 9520·49 (Kronen 20.102·29). Zuzüglich der Zinsenerträgnisse und des Gewinnvortrages ergab sich ein Gewinn von K 9649·34 (K 20.102·29). Die Garantie der Stadtgemeinde Dornbirn wurde mit K 4507·92, jene der Marktgemeinde Lustenau mit K 1502·64 in Anspruch genommen, so daß K 15.659·90 (K 20.102·29) der Generalversammlung zur Verfügung standen. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und beschloß aus dem Gewinne K 1376·25 für Zinsen, K 2000 für die Prioritätsaktientilgung, K 313·65 für die Dotierung des Reservefonds und K 11.970 für die Verteilung einer 3prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien (1903: 4 1/2 Prozent) zu verwenden. Sodann wurde das aus dem Verwaltungsrate ausscheidende Mitglied Eduard Alge wiedergewählt. Mit der Wahl des Prüfungsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 32.545.]

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Oktober 1905 zur Eröffnung gelangende 7·69 km lange Nebenbahn Zschipkau-Senftenberg (Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a. d. S.) wird mit diesem Tage den Vereinsbahnstrecken zugerechnet.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ ist der VII. Nachtrag herausgegeben worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 4 (Bayerische Staatseisenbahnen) und Nr. 114 a (Bulgarische Staatseisenbahnen) sind neu herausgegeben worden. Zugleich ist das im Juni 1899 ausgegebene Verzeichnis Nr. 4 nebst Nachtrag II und das im Juni 1898 ausgegebene Verzeichnis Nr. 114 a aufgehoben worden. Zum Verzeichnisse Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover) ist der Nachtrag III und zum Verzeichnisse Nr. 63 (a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) der Nachtrag I erschienen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 18. August 1905 allergnädigst zu gestatten geruht, daß

der Sektionsrat im Handelsministerium Dr. Alexander Popović das Offizierskreuz des französischen Ordens der Ehrenlegion und den kgl. preußischen Kronen-Orden zweiter Klasse;

der Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium Dr. Ladislaus Henoch das Ritterkreuz erster Klasse mit der Krone des kgl. sächsischen Albrechts-Ordens;

der Staatsbahn-Direktorstellvertreter Otto Fritsch in Villach das Offizierskreuz des kgl. rumänischen Ordens „Krone von Rumänien“;

der Oberinspektor der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Adolf Edler v. Mansfeld in Wien das Offizierskreuz des kgl. rumänischen Ordens „Stern von Rumänien“;

der Lloydbeamte Giorgio M. Vucetich in Konstantinopel den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden vierter Klasse annehmen und tragen dürfen.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. September 1905 in Anerkennung verdienstvoller Leistungen beim Bau der Eisenbahnlinie Schwarzach-St. Veit — Badgastein allergnädigst zu verleihen geruht:

dem Oberbaurate im Eisenbahnministerium Ludwig Petschacher taxfrei den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse;

dem Titular-Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Johann Altenberger das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens;

dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Friedrich Sedmak taxfrei den Titel eines kaiserl. Rates;

dem Oberingenieur im Eisenbahnministerium Bruno Ritter v. Enderes, sowie den Bau-Oberkommissären der österreichischen Staatsbahnen Jakob Giacomeli und Franz Zelinka das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone;

dem Baukommissär der österreichischen Staatsbahnen Johann Pelikan das Goldene Verdienstkreuz.

Literatur.

Generalindex der Amtlichen Nachrichten des k. k. Ministeriums des Innern, betreffend die Unfallversicherung und die Krankenversicherung der Arbeiter, für die Jahrgänge 1888/89 bis 1904, im Auftrage des k. k. Ministeriums des Innern, verfaßt von Roman Nußbaumer, k. k. Inspektor in diesem Ministerium. Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien.

Der Generalindex umfaßt das gesamte in den bisher erschienenen 16 Jahrgängen der „Amtlichen Nachrichten“ veröffentlichte Material und zerfällt in folgende vier in sich abgeschlossene Teile:

I. Allgemeiner Teil (mit Einschluß der registrierten Hilfskassen),
II. Unfallversicherung,
III. Krankenversicherung und
IV. Bruderladen.

Über den Zweck eines Index im gebräuchlichen Sinne hinausgehend, strebt der vorliegende nach Tunlichkeit die Wiedergabe des wesentlichsten Inhaltes der für die Judikatur, die Ausübung der Staatsaufsicht, die Durchführung der Arbeiterversicherung u. s. w. belangreichen Mitteilungen der „Amtlichen Nachrichten“ in möglichst knapper Form an und soll als ein selbständiges, von dem Besitze der „Amtlichen Nachrichten“ unabhängiges Nachschlagebuch den mit den Agenden der Arbeiterversicherung betrauten Behörden, den Organen der Arbeiterversicherungsinstitute (Unfallversicherungsanstalten, Krankenkassen, Bruderladen), sowie allen interessierten Kreisen einen orientierenden Behelf auf dem gesamten Gebiete der Arbeiterversicherung bieten.

Der Preis des im genannten Verlage erschienenen (VII und 228 Seiten umfassenden) Generalindex beträgt für die k. k. Behörden, Gemeindeämter, Bezirksausschüsse, Unfallversicherungsanstalten, Genossenschaften, Bezirks- und Genossenschaftskrankenkassen und Ärztekammern K 4·—, für die übrigen Abnehmer K 6·—.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Berichtigung zur Offert-Ausschreibung, betreffend die Lieferung von Einrichtungen für Wegabschrankungen.

In der Offert-Ausschreibung der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz, enthalten im Verordnungs-Blatte Nr. 108, Seite 2330, wird der Einreichungstermin infolge verspäteter Veröffentlichung vom 18. September 1905 auf den **28. September 1905** hinausgeschoben.

Linz, am 18. September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an Achsen für Lokomotiven und Wagen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1906 sicherzustellen.

Der Bedarf für die genannte Zeitperiode beläuft sich auf:
100 Stück Achsen für Lokomotiven und
900 Stück Achsen für Wagen, roh, vorgeschroppt,
aus Martinflußstahl.

Die auf die Lieferung der ganzen vorstehend angegebenen Bedarfsmenge oder eines Teiles derselben reflektierenden Firmen haben ihre vorschriftsmäßig verfaßten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à K 1·— zu versehen sind, bis zum **5. Oktober 1905, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der Österr. Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind fracht- und zollfrei einer Station der eingangs genannten Linien unter Angabe der Zahlungsmodalitäten in Kronenwährung zu stellen.

Die Offerenten haben ferner die Erklärung abzugeben, daß sie mit den offerierten Preisen bis 30. November 1905 im Worte bleiben.

Die Offerte sind versiegelt und überschrieben mit: **„Offert auf Lieferung von Achsen für Lokomotiven und Wagen“** einzureichen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich vor, die Lieferung entweder im ganzen an einen Offerenten oder geteilt an mehrere zu vergeben, oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere Weise sicherzustellen.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse und Zeichnungen können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, am 14. September 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Einbeziehung der Station Mierlesti in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Getreide etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Mierlesti der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Getreide etc.) auf Seite 54 des Tarifes, Teil II, Heft 2, vom 1. März 1904, mit nachstehenden Teilfrachtsätzen a) einbezogen:

	Schnitt	A und B Centimes für 100 kg
Mierlesti	V	93

Wien, am 15. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.615/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1377]

Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg.

Einbeziehung der Station Mierlesti in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Getreide etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Mierlesti der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Getreide etc.) auf Seite 51 des Tarifes, Teil II, vom 1. März 1904 mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

	Mierlesti Centimes für 100 kg
A. Lokalverkehr.	
1. Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.	
Lindau	611
2. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.	
Bludenz, Bregenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Götzis	611
Hard-Fussach	616
Hohenems, Lauterach, Lindau, Lochau . . .	611
Lustenau	616
Nendeln, Nenzing, Rankweil	611
St. Margrethen	616
Schaan-Vaduz, Schwarzach, Straßenhaus . . .	611
B. Transitverkehr.	
1. Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.	
Lindau trs.	600
2. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.	
Bregenz trs., Buchs trs., Lindau trs.	600
St. Margrethen trs.	605

Wien, am 15. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.615/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1378]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für frisches Fleisch.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Fleisch, frisches, unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Bisenz Stadt St.E.G. nach Wien-Großmarkthalle k.k.St.B. die nachfolgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

	Heller für 100 kg
a) bei Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen	200
b) bei Aufgabe als Frachtgut:	
α) bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg	161
β) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	118
γ) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	112

Wien, am 18. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1379]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Ergänzung der die Weiterbeförderung von Sendungen nach Nichtanlaufhäfen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd regelnden Bestimmungen des Anhanges des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1, bezw. 2 und 4.

Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Einbeziehung einschlägiger Vorschriften in den den in der Überschrift bezeichneten Verbandstarifheften, bezw. deren Nachträgen I beigedruckten Anhang, betreffend die Weiterbeförderung von Sendungen nach Nichtanlaufhäfen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd, werden die diesbezüglichen Bestimmungen wie folgt ergänzt:

I. Der Absatz 7, betreffend die Mindest-Weiterfrachten, erhält folgende geänderte Fassung:

„7. Die Mindest-Weiterfracht für jede Sendung beträgt:

	Centimes
a) von Konstantinopel nach russischen Häfen	440
b) von Pyräus nach griechischen Häfen . .	147*)
c) im übrigen	140

*) Enthält bereits den unter X erwähnten 5 proz. Zuschlag."

II. Am Fuße der die Nichtanlaufhäfen, die Umladeplätze und Weiterfrachten etc. nachweisenden Tabelle ist die Anmerkung unter dem Zeichen X durch folgenden Zusatz zu ergänzen:

„Bezüglich jener Sendungen, welche in Pyräus zum Zwecke der Weiterverfrachtung nach einem anderen

griechischen Hafenplatze umgeladen (überschifft) werden, gelangen die Weiterfrachten erhöht um einen von der griechischen Regierung eingeführten Zuschlag von 5% (fünf Prozent) zur Berechnung und wird außerdem für jedes Konnossement separat noch eine Stempelgebühr von 50 Cts. (fünfzig Centimes) eingehoben."

Wien, am 18. September 1905. S.B. Z. 10.889-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1380]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten:

a) für Frachtgüter der Klasse I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;
b) für Frachtgüter der Klasse II bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;
c) für Frachtgüter des Spezialtarifes 1

unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von oder nach Rochlitz S.Ro. nach oder von	a)	b)	c)
	Heller für 100 kg		
Königsberg a. d. E. B.E.B. . .	506	411	—
Saar i. M. Dd.S.	—	286	197
Warnsdorf B.N.B.	—	181	—

Wien, am 18. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 109 v. 31./IX. 1905. [1381]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten nachstehende direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 a (Kalk u. s. w.) in Kraft:

Von Engenthal-Jeseny nach	Für 100 kg in Pfennig
Arnsdorf in Sachsen	55
Dresden-Altstadt	61
Dresden-Neustadt	59
Gröditz b. Riesa	73
Mügeln b. Pirna	59
Pirna Bahnhof	58
Radeberg	56

Wien, am 18. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.771/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1382]

Oberschlesisch-Mährisch-Österreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Ladestelle Kohlbach in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die zwischen den Stationen Jägerndorf und Olbersdorf gelegene Ladestelle Kohlbach der k. k. österr. Staatsbahnen in den vom 1. Juni 1901 gültigen Tarif für obengenannten Kohlenverkehr einbezogen.

Bis zur tarifmäßigen Durchführung gelangen für die genannte Ladestelle die für die Station Olbersdorf im Tarife enthaltenen Frachtsätze zur Berechnung.

Wien, am 18. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.866/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1383]

Österreichisch - Ungarisch - Bosnischer Eisenbahnverband.

Neuauflage des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Von dem seit 1. Jänner 1899 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbandes erscheint mit 1. Oktober 1905 eine Neuauflage, wodurch der erstgenannte Tarif samt Nachtrag I—III außer Kraft gesetzt wird.

Die Neuauflage weicht von dem bisherigen Tarife außer den bezüglich Einteilung und präziserer Fassung der Bestimmungen vorgenommenen Änderungen nur insofern ab, daß die Berufungen auf den Tarif, Teil I, auf Grund des ab 1. Juli 1905 gültigen neuen Tarifes, Teil I, Abteilung B, entsprechend abgeändert wurden.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen um den Preis von K 1·50 pro Stück bezogen werden.

Wien, am 16. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1384]

Tarif für die frachtgutmäßige Beförderung von Salz von Ebensee und Hallein.

Einführung des Nachtrages II zu dem Tarife, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 gelangt zu dem vom 1. April 1902 gültigen Tarife für die frachtgutmäßige Beförderung von Salz, und zwar: Kochsalz (Chlornatrium), Stein- und Sudsalz, auch Fabrikssalz von Ebensee und Hallein nach den ingenannten Stationen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält eine Abänderung der Bestimmung bezüglich Anwendung der Frachtsätze auf Fabrikssalz, Eliminierung der Station Petersdorf-Ullersdorf aus dem Tarife und die Ermäßigung des Frachtsatzes von Ebensee nach Neunkirchen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller pro Stück zu beziehen.

Hierdurch wird die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 105 vom 12. September 1905 verlautbarte Kundmachung [1311] vom 8. September 1905 außer Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 19. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.263/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1385]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ergänzung der Bestimmungen des Lokalgütertarifes für das gesellschaftliche Hauptbahnnetz, betreffend die Gebührenberechnung in einzelnen Relationen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 werden die Bestimmungen unter VI B auf Seite 110 und 111 des Lokalgütertarifes, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf dem gesellschaftlichen Hauptbahnnetze, gültig vom 1. Juli 1899, wie folgt ergänzt:

Auf Seite 110 wird am Schlusse der Überschrift zugesetzt:

„endlich zwischen Krakau und Podgórze-Bonarka einerseits und allen übrigen Stationen des Hauptbahnnetzes anderseits.“

Auf Seite 111 wird als Schlußsatz nachstehende neue Bestimmung aufgenommen:

„Die im Tarife, Teil II, Heft 1, für den Ost-Nordwest-Österreichischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Jänner 1905, für den Verkehr zwischen Podgórze-Płaszów einerseits und den in diesem Tarifhefte enthaltenen Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits vorgesehenen Tarifbestimmungen und Frachtsätze finden, insoweit sich die Gebührenberechnung auf Grund derselben billiger stellt, auch rücksichtlich des Verkehres zwischen Podgórze-Bonarka und Krakau einerseits und den gleichen Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits Anwendung.“

Wien, am 19. September 1905.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1386]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einschränkung der Ladefristen für einzelne Wagenladungsgüter.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. September 1905, Z. 41.272/16 a, wird auf den gesellschaftlichen Linien Aussig—Komotau (ausschließlich Aussig-Landungsplatz), Türmitz—Bilin und Teplitz (Settenz)—B.-Leipa—Reichenberg die wagenstandsgeldfreie Abladefrist bei mineralischen Kohlen und Rübenschnitten, sowie die Aufladefrist bei Zuckerrüben für die Zeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 20. Dezember 1905, mit sechs Tagesstunden nach stattgefundener Avisierung, bezw. Bereitstellung der Wagen bemessen.

Nach Ablauf dieser sechsstündigen Frist wird die tarifmäßig festgesetzte Wagenverzögerungsgebühr eingehoben.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends einschließlich der Mittagszeit.

Teplitz, im September 1905. Z. 24.083/05.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1387]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Herabsetzung der Ladefristen für Güter in vollen Wagenladungen.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. August 1905, Z. 38.777/16 a, wird die tarifmäßige Auf- und Abladefrist für Güter in ganzen Wagenladungen während der Zeit vom 1. Oktober bis 24. Dezember 1905 vom 12 auf 8 Tagesstunden herabgesetzt.

Als Tagesstunden ist die Zeit von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends, die Mittagsstunde inbegriffen, anzusehen.

Wien, im September 1905. Z. 5276/05.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1388]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrußland.

Änderung der Bezeichnung des „Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau“.

Das in den Tarifen für die obgenannten Verbände verzeichnete „Lagerhaus der Firma J. Przeworski in Krakau“ führt von nun an die Bezeichnung „Filiale der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank in Krakau“.

Wien, am 15. September 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1389]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Tarifarische Behandlung der Gütersendungen anläßlich der Verkehrsunterbrechung zwischen Lend und Taxenbach.

Die Güter, welche sich zur Zeit des Eintrittes der Verkehrsstörung bereits unterwegs befunden haben, werden über die Hilfsroute Salzburg—Rosenheim—Kufstein—Wörgl zu den zur Zeit der Abfertigung für die unterbrochene Route gültigen Frachtsätzen befördert. Für die erst nach dem Eintritte der Verkehrsstörung zur Aufgabe gelangenden Güter werden im Lokalverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen — mit Ausnahme des Verkehres zwischen den Stationen St. Johann i. P., Schwarzach-St. Veit und Lend einerseits, dann den Stationen von Taxenbach bis Söll-Leukental anderseits — sowie im Verkehre mit ausländischen Bahnen die über die unterbrochene Route sich ergebenden Frachtsätze bis zum 23. September 1905 berechnet, während bezüglich des Verkehres mit fremden inländischen Bahnen und in den vorstehend ausgenommenen Relationen des Lokalverkehres die für die Hilfsroute geltenden Frachtsätze zur Einhebung gelangen.

Für die über die Hilfsroute geleiteten Sendungen erfolgt die Berechnung der Lieferfrist auf Grund der sich über die Hilfsroute ergebenden Entfernungen.

Wien, am 20. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.169/05.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905. [1390]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 1.

Druckfehler-Berichtigung in einer Kundmachung.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 107 vom 16. September 1905 sub [1342]

verlautbarte Stationsname „Kronstadt“ ist auf „Konstadt“ zu berichtigen.

Budapest, am 18. September 1905.

Ks.Od. Z. 42.282-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905.

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

17. September. Infolge Felssturzes bei km 82·8 in der Strecke Salzburg—Wörgl wurde der Gesamtverkehr zwischen den Stationen Lend-Gastein und Taxenbach eingestellt. Ein Umsteigen an der Unfallsstelle ist vorläufig unmöglich. Die Schnellzüge Nr. 101, 102, 309 und 310 werden über Salzburg—Rosenheim—Kufstein—Wörgl geleitet. Der gesamte Güterverkehr einschließlich lebender Tiere wird über die Hilfsroute Salzburg—Rosenheim—Kufstein—Wörgl gelenkt. Die voraussichtliche Dauer der Verkehrsstörung beträgt ca. 8 Tage.

Ausland.

Ausstellung von Feuerlösch- und Rettungsgeräten der X. bayerischen Landes-Feuerwehrversammlung in Passau. (Frachtermäßigung für Ausstellungsobjekte.) Anläßlich der in der Zeit vom 7. bis 10. September 1905 in Passau stattgefundenen Ausstellung von Feuerlösch- und Rettungsgeräten haben für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen die in dem Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX (General-Gütertarif, I. Bd., I. Abteilung, S. 59), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung gefunden.

Deutsche Kunstgewerbe-Ausstellung in Dresden. (Frachtermäßigung für Ausstellungsobjekte.) Die im Tarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, Abschnitt C, IX (General-Gütertarif, I. Bd., 1. Abteilung, S. 59), vorgesehenen Tarifbegünstigungen werden für die Deutsche Kunstgewerbe-Ausstellung in Dresden, welche vom 12. Mai bis 31. Oktober 1906 währen wird, auf den in Frage kommenden Strecken der österreichischen Bahnverwaltungen Anwendung finden.

Die Rücksendefrist ist bis 15. Jänner 1907 erstreckt worden.

Allgemeine Ausstellung der Entomologie in Schwabach (Bayern). (Frachtbegünstigung für Ausstellungsobjekte.) Für die Gegenstände und Tiere (Bienen), welche auf der vom 24. September bis 1. Oktober 1905 währenden allgemeinen Ausstellung der Entomologie in Schwabach (Bayern) ausgestellt werden, wurde die Ausstellungsbegünstigung nach Abschn. C, IX, und C, X, des gemeinsamen Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, seitens aller an dem Tarife beteiligten österreichischen Bahnen zugestanden.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. September 1905 wurden die Stationen Bublitz des Direktionsbezirkes Danzig, Stallupönen des Direktionsbezirkes Königsberg und Vietz des Direktionsbezirkes Bromberg in den direkten Verkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden für Bublitz die Entfernungen für Stargard i. Pomm. unter Zuschlag von 155 km, für Stallupönen die Enternungen für Schönsee i. Wstpr. unter Zuschlag von 326 km und für Vietz die Entfernungen für Küstrin-Altstadt unter Zuschlag von 22 km zugrunde gelegt.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Ausgabe eines Tarifnachtrages.) Am 1. September 1905 wurde ein Tarifnachtrag herausgegeben, der außer bereits bekanntgegebenen Ergänzungen die Neuaufnahme von Artikeln und Stationen in verschiedenen Klassen des Tarifes enthält.

Der Nachtrag ist bei den Tarifstationen einzusehen oder käuflich zu haben.

Staatsbahn-Gütertarif. Heft II D (Gruppentarif III), Heft II J (Gruppenwechseltarif II/III), Heft II L (Gruppenwechseltarif III/IV). (Einbeziehung der Station Emden.) Vom 25. August 1905 wurde die Station Emden des Direktionsbezirkes Münster als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8a für Gießereiroheisen der vorgenannten Tarife aufgenommen.

Näheres ist bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 1. September 1905 wurden einzelne Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Danzig, Erfurt, Halle a. S, Kattowitz, Königsberg, Posen und Stetin, sowie der Badischen Staatseisenbahnen, Württembergischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen.

Ferner wurde vom gleichen Zeitpunkte ab die Station Luban des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Posen in den Ausnahmetarif 27 für Kartoffelstärkefabrikate (Tarifhefte 3 und 4) aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Erfurt.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). (Nachtrag VI zum Teil II A, Heft 1 etc.) Am 4. September 1905 trat zum Teil II A, Heft 1, der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält neue, zum Teile mit geringfügigen Erhöhungen verbundene Frachtsätze für den Verkehr mit Freiburg-Wiehre und ist von der Drucksachenverwaltung der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen unentgeltlich zu beziehen.

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage werden die Frachtsätze des als besonderes Heft ausgegebenen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Holz u. s. w. für den Verkehr mit Freiburg-Wiehre wie folgt geändert:

	Abteilung I	Abteilung II
Fentsch Grenze	10·15	9·40
Amanweiler „	9·10	8·40
Novéant „	9·05	8·35
Chambray „	8·00	7·40
D'Avricourt „	6·70	6·20
Alt-Münsterol „	3·85	3·60

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher und Nassau-Oberhessisch-Bayerischer Verband. (Ausdehnung der Ermäßigung von Frachtsätzen im Übergangsverkehre mit der Kleinbahn Oberursel-Hohemark.) Die im Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutschen und im Nassau-Oberhessisch-Bayerischen Verbande bestehende Ermäßigung der Frachtsätze der Staatsbahnstation Oberursel für Wagenladungen von 10.000 kg im Übergangsverkehre mit der Kleinbahn Oberursel-Hohemark wurde mit Gültigkeit vom 10. September 1905 ab auf Wagenladungen von mindestens 5000 kg ausgedehnt.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Schalke Süd.) In das Heft 11 der Verbandstarife, ausgegeben am 1. Juli 1905, wurde die Station Schalke Süd des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Essen mit Gültigkeit vom 6. September 1905 mit den für die Station Gelsenkirchen geltenden Frachtsätzen in die Abteilung VII (Roheisen) des Abschnittes A aufgenommen.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Gütertarif, Teil III. (Einführung neuer, zum Teile erhöhter Frachtsätze.) Mit dem 7./20. Oktober 1905 a./n. St. werden für die Station Freiburg-Wiehre der Badischen Staatseisenbahnen neue, zum Teile erhöhte Frachtsätze für Wagenladungen eingeführt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilt die kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg.

Gruppenwechseltarif II/III. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Boizenburg, Itzehoe und Oldesloe als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 8a für Gießereiroheisen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die betreffenden Dienststellen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1595	V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kesselwagen	Königsfeld	Kolin St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	125 Heller	102 Heller	23 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1906	
1596	V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C	Raitz	Poysdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Verschieden	76 Heller		Im Kartierungswege		
1597	V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 39.401/05	Lokalbahn Monfalcone-Cervignano	Brennholz der Pos. H—18 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Villa Vicentina	Cervignano (Reichsgrenze)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Oktober 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1598	V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen**	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	Schwefelsäure, unreine (Kammersäure) aus Pos. S – 36 der Güterklassifikation	Gorlice	Wadowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen ist durch die Parteien zu bewirken. Die Säure muß im Frachtbriefe als Schwefelsäure, unreine (Kammersäure), zur Düngerfabrikation deklariert und an eine im Bestellungsbezirke der Station Wadowice gelegene Kunstdünger-Fabrik adressiert sein	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	130 Heller	91 Heller	39 Heller	Im Kartierungswege		
1599	V.-B. Nr. 109 v. 21./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.834-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest	Bregenz transit Buchs transit Feldkirch transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür und Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Die Sendungen müssen mit direkten nach der schweizerischen Bestimmungsstation Burgdorf lautenden internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1900	Verschieden	Centimes 170 170 170	Verschieden	Im Kartierungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 110. **Wien, 23. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

1. Das Fehlen von Schranken und Wächtern bei Wegübersetzungen über Sekundärbahnen begründet kein Mitverschulden der Bahnverwaltung an Unfällen, welche sich auf solchen Wegübersetzungen ereignen, falls eine aufsichtsbehördliche Genehmigung vorlag, von der Aufstellung derartiger Sicherheitsvorkehrungen Abstand zu nehmen.

2. Wenn eine Erklärung der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde vorliegt, daß auf einer Sekundärbahn gewisse Sicherheitsvorkehrungen entbehrlich seien, erscheint die Anbietung von Beweisen für die Notwendigkeit der Anbringung solcher Sicherheitsvorkehrungen unzulässig.

(Entscheidung vom 12. Juli 1904, Z. 10.087.)

Die Fabriksarbeiterin M. N. wurde, als sie das Geleise der D.-U.-Bahn passieren wollte, von einem eben herankommenden Eisenbahnzuge überfahren und schwer verletzt. Sie belangte die Bahnverwaltung in Gemäßheit des Haftpflichtgesetzes auf Schadenersatz, behauptete aber überdies noch, daß ein grobes Verschulden der Bahnverwaltung vorliege, da für die Sicherheit der das Geleise an der fraglichen Stelle übersetzenden Personen weder durch Schranken, noch durch einen Wächter vorgesorgt sei.

Der Gerichtshof erster Instanz wies das Klagebegehren mit der Begründung ab, daß die Klägerin an ihrem Unfalle selbst schuldtragend gewesen sei, weil sie, um sich vor dem damals herrschenden Unwetter zu schützen, mit vorgehaltenem Schirm und ohne einen Blick auf die Strecke zu werfen, die Geleise gedankenlos überschritten hatte, obgleich von dem eben herankommenden Zuge ein Achtungssignal gegeben worden war.

Ein Mitverschulden der Bahnverwaltung könne in dem Fehlen von Bahnschranken oder eines Wächters nicht erblickt werden, da sich aus einem im Gegenstande von der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen abgegebenen Gutachten ergebe, daß die fragliche Strecke als Sekundärbahn betrieben werde, die Züge nur mit 25 km Geschwindigkeit pro Stunde verkehren und daher ständige Wächterposten, sowie Schranken entbehrlich seien.

Auch heiße es in den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen (Sekundärbahnen, Vizinalbahnen) im Artikel V, Punkt 15: „Bahn- und Bahnhofseinfriedungen, ebenso wie Schranken bei den Wegübersetzungen entfallen, insofern nicht deren Anbringung in Berücksichtigung besonderer lokaler Verhältnisse vom Handelsministerium gefordert wird; in letzterem Falle ist für die entsprechende Bedienung der Schranken Sorge zu tragen.“

Weiteres bestimme das Gesetz vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, im Artikel I: „daß die Regierung ermächtigt wird, bei Konzessionierung neuer Lokalbahnen (Sekundärbahnen) von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermäßigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Gleichartige Erleichterungen können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für jene schon bestehenden Eisenbahnstrecken zugestanden werden, auf welchen der Sekundärbetrieb mit ermäßigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.“

Wenn nun die maßgebenden staatlichen Behörden bei der fraglichen als Sekundärbahn betriebenen Strecke die Anbringung von Schranken und Aufstellung von Wächtern nicht als notwendig erachtet haben, so könne das Fehlen derselben nicht als Verschulden angerechnet werden.

Der Gerichtshof zweiter Instanz hob das erstrichterliche Urteil auf und wies die Sache zur neuerlichen Verhandlung und Urteilsfällung zurück, weil, wenn auch ein Verschulden der Klägerin vorliege, daraus doch noch nicht folge, daß die Bahn darum von jeder Haftung

befreit sei. Würde nämlich die von der Klägerin behauptete und unter Beweis gestellte außerordentliche Gefährlichkeit des bezüglichen Überganges und die Notwendigkeit der Vorkehrung angemessener Sicherheitsvorkehrungen an jener Stelle erwiesen werden, so läge auch ein Mitverschulden der Bahnverwaltung an dem Unfalle vor.

Denn wenn auch die Regierung im Artikel I des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, ermächtigt sei, im Betriebe von Lokalbahnen von gewissen Sicherheitsvorkehrungen abzugehen, so ergebe sich doch aus eben diesem Artikel, daß bei Beurteilung dieser Frage vor allem die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse entscheidend seien, und daß die Bahnunternehmung es unter allen Umständen so einzurichten habe, daß die Sicherheit des Publikums nicht gefährdet wird, denn gerade bei den Lokalbahnen könnten Verhältnisse obwalten, welche die in der Eisenbahn-Betriebsordnung vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen in noch höherem Grade erfordern als dies in der Regel bei Vollbahnen der Fall ist.

Die von der Klägerin, welche einen solchen Fall behauptet, hierüber angebotenen Beweise könnten umsoweniger umgangen werden, als Zeugenaussagen vorliegen, welche die Gefährlichkeit der Unfallsstelle bestätigen.

Nachdem die behaupteten tatsächlichen Umstände und Verhältnisse in erster Instanz nicht erörtert und festgestellt worden seien, leide das Verfahren an wesentlichen Mängeln, welche eine erschöpfende Erörterung und gründliche Beurteilung der Streitsache verhindern.

Der Oberste Gerichtshof hob die Entscheidung des Gerichtshofes der zweiten Instanz auf und wies die Sache zur weiteren Entscheidung an denselben zurück.

Gründe:

„Wenn auch der im Rekurse der Beklagten ausgesprochenen Ansicht, daß bei erwiesenem Verschulden der Beschädigten jede Nachforschung nach einem Mitverschulden der Eisenbahnverwaltung überflüssig sei, in dieser Allgemeinheit nicht als richtig erkannt werden kann, weil durch das Selbstverschulden der Beschädigten zwar die gesetzliche Vermutung des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, beseitigt, aber keineswegs der Beweis eines auf seiten der Eisenbahnunternehmung unterlaufenen Mitverschuldens ausgeschlossen wird, so erscheint doch der im vorliegenden Falle von der Klägerin hierfür angebotene Beweis nicht geeignet, ein solches Mitverschulden der Bahn darzutun und ist daher in der Ablehnung dieses Beweisantrages ein Mangel des Verfahrens erster Instanz, welcher die Aufhebung des erstrichterlichen Urteiles nach § 496, Z. 2 und 3, Z.-P.-O. rechtfertigen könnte, nicht zu erkennen.

Die Klägerin hat, wie aus dem Verhandlungsprotokolle erster Instanz zu ersehen ist, zum Nachweise des Verschuldens der Beklagten einen Lokalaugenschein und Sachverständigenbeweis über die örtlichen Verhältnisse der Unfallstelle und darüber, daß wegen der Frequenz der Züge und der Personen an dieser Stelle eine Überwachung stattfinden sollte, ferner eine Anfrage an die Direktion der Staatsbahnen über die Dichtigkeit des Verkehres und über die Störung der Kommunikation an der Unfallstelle in Betracht gebracht, um daraus die Notwendigkeit der Anbringung von Schranken und eventuell die Aufstellung eines eigenen Wächters an dieser Stelle ableiten.

Diese Verhältnisse sind aber, wie schon aus der im Strafakte des Landesgerichtes in Wien in Strafsachen erliegenden Note der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ersichtlich ist, der staatlichen Aufsichtsbehörde bekannt, und sind nach Anschauung derselben mit Bedachtnahme auf die Frequenz der Übersetzung und den Betrieb dieser Bahn als Sekundärbahn weitere als die bereits angebrachten Sicherheitsvorkehrungen (Warnungs- und Verbotstafeln) nicht notwendig, insbesondere ständige Wächterposten, sowie Schranken entbehrlich.

Da nun in dieser Richtung durch Art. I des Gesetzes vom 17. Juni 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 81), die Regierung ermächtigt wurde, auf Eisenbahnstrecken, auf welchen wie hier der Sekundärbetrieb mit ermäßigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt ist, von einzelnen Sicherheitsvorkehrungen, welche in der Eisenbahnbetriebsordnung für Vollbahnen vorgeschrieben sind, Umgang zu nehmen, die Beurteilung der Zulässigkeit solcher Erleichterungen im Gesetze dem Ermessen des Handelsministeriums überlassen wurde, und im gegebenen Falle die staatliche Aufsichtsbehörde bereits die vorstehende Erklärung abgegeben hat, so erscheint eine Überprüfung derselben durch gerichtlichen Augenschein und durch Sachverständige ausgeschlossen, und ein weiteres Anfrageschreiben an die Direktion der Staatsbahnen über die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse an der Unfallstelle umso überflüssiger, als seitens der Klägerin nicht einmal behauptet wurde, daß diese Verhältnisse am Tage des Unfalles oder kurz vor demselben eine wesentliche Veränderung erfahren haben, welche der Aufsichtsbehörde noch nicht bekannt sein konnte und daher auch ohne einen Auftrag derselben die Bahnverwaltung zur Ergreifung besonderer Vorsichtsmaßregeln verpflichtet hätte."

Der Gerichtshof zweiter Instanz bestätigte in der Folge das Urteil erster Instanz mit der Begründung, daß nach dem Ausspruche des Obersten Gerichtshofes eine gerichtliche Überprüfung der von der staatlichen Aufsichtsbehörde abgegebenen Erklärung, wonach an der fraglichen Wegübersetzungsstelle weitere als die bereits angebrachten Sicherheitsvorkehrungen, nämlich Warnungs- und Verbotstafeln, insbesondere Schranken oder Wächter entbehrlich seien, unzulässig erscheine. Bei dieser Rechtsanschauung sei die Notwendigkeit der von der Klägerin erwähnten Sicherheitsvorkehrungen, deren unterlassene Anbringung das Verschulden der Beklagten involvieren soll, nicht erweisbar und seien die diesfalls angebotenen Beweise abzulehnen gewesen.

[E.-M.-Z. 10.333.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Leibnitz zur Station Pölfing-Brunn (Sulmtalbahn). (Detailprojekte für die Teilstrecken von km 0·25 bis km 1·06 und von km 22·4 bis km 23·3, sowie für mehrere Flußkorrektionen: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 5. September über die von Karl Freiherrn v. Wucherer, k. u. k. Obersten in Graz, namens des Exekutivkomitees für den Bau der Sulmtalbahn vorgelegten

Detailprojekte für die vom Baukonsense ausgeschlossenen Teilstrecken von km 0·25 bis km 1·06 und von km 22·4 bis km 23·3 der gegenständlichen Projektslinie, sowie der Flußkorrektionen, und zwar des Laßnitzflusses in km 1·9 bis km 2·0, dann des Sulmflusses in km 2·3/4 bis km 2·5/6, km 2·3/9 bis km 3·2/3, km 3·4 bis km 3·9, km 9·0/1 bis km 9·3/4, km 10·01 bis km 10·1/2, km 10·3/4 bis km 10·4/5, km 12·2/3 bis km 12·4/5, km 12·9 bis km 13·3/4, km 14 1/2 bis km 14·3/4, sowie endlich für das Projekt der Korrektion des Kroisbaches in der Teilstrecke km 11·3/5 die Durchführung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung in der Zeit vom 16. bis einschließlich 24. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 43.125.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Ruprechtshofen nach Wieselburg a. d. Erlauf. (Generelles Projekt: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 14. September über das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank in St. Pölten vorgelegte generelle Projekt für eine ungefähr 11·5 km lange schmalspurige Lokalbahn von der Station Ruprechtshofen der Zweiglinie Ober-Grafendorf—Mank—Ruprechtshofen der Pielachtalbahn nach Wieselburg an der Erlauf im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Durchführung der Trassenrevision für den 2. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 43.497.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Neuhaus nach Wobratein. (Detailprojekt für die Mauerwerksanlage der Brücke in km 2·1/2.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. September das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Detailprojekt für die Mauerwerksanlage der 30·0 m weiten Brücke über den Nezarkafluß in km 2·1/2 der in Bauausführung befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Neuhaus-Wobratein zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 40.177.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Nixdorf zur Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel. (Projekt für eine Wasserleitung in der Station Nieder-Einsiedel: Baukonsenserteilung.) Laut des von der k. k. Statthalterei in Prag erstatteten Berichtes wurde auf Grund des Ergebnisses der am 1. Juli durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der wasserrechtlichen Verhandlung hinsichtlich des Projektes der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft für eine Wasserleitung zwecks Beschaffung von Trink-, Nutz-, bezw. auch Betriebswasser in der Station Nieder-Einsiedel der Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze seitens der Kommission für die genannte Wasserleitung der Baukonsens namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione vorbehaltlich der Erlangung der wasserrechtlichen Bewilligung des angestrebten Wasserbezuges erteilt. [E.-M.-Z. 37.504.]

Projektierte schmalspurige, elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung mit gemischtem Betriebe von Bozen nach Oberbozen. (Detailprojektsvorlage: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. September die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, über das von Doktor Julius Perathoner, Bürgermeister der Stadt Bozen, namens des Stadtmagistrates daselbst vorgelegte Detailprojekt für eine ungefähr 5·9 km lange, mit der Spurweite von 1·0 m auszuführende, elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung mit gemischtem Betriebe von Bozen nach Oberbozen im Sinne der Bestimmungen der §§ 3 und 5 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, im Wege des abgekürzten Verfahrens die Trassenrevision, Stationskommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 36.634.]

Schmalspurige Lokalbahnen mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Innsbruck. (Genehmigung des Planes für die bei der Abzweigstelle der „Saggenlinie“ vorgesehenen Rillenschienenweichen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. August den vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. vorgelegten Plan für die Stellvorrichtung bei den an der Abzweigstelle der „Saggenlinie“ von der Hauptlinie der elektrischen Straßenbahn Südbahnhof—Staatsbahnhof Wilten vorgesehenen Rillenschienenweichen, sowie die Detailpläne dieser Weichen genehmigt. [E.-M.-Z. 37.723.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Olmütz: Bevorstehende Eröffnung der Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt.) Am 30. September wird die normalspurige Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Hierbei gelangen die Stationen, bezw. Haltestellen Hannsdorf (Anschlußstation der Linien Sternberg—Ziegenhals und Hannsdorf—W.-Lichtenau), Hohenseibersdorf (Verladestelle), Kratzdorf (Personenhaltestelle) und Mährisch-Altstadt (Station) zur Eröffnung. Die Stationen der Linie Hannsdorf—Mährisch-Altstadt werden für den Gesamtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Bahnlinien erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 2. September dem Großgrundbesitzer Desiderius Csapó in Darvas und Konsorten für:

a) eine von der Station Derecske der Lokalbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Léta abzweigende und diese in der Station Berettyó-Ujfalu mit der Linie Püspök-Ladány—Berettyó-Ujfalu—Nagyvárad (Großwardein) und der projektierten Lokalbahn Berettyó-Ujfalu—Gyapoly;

b) eine von der Station Berettyó-Ujfalu ausgehende und die Linie a) über Berettyó-Szent Márton, Jurta, eventuell über Csökmező in der Station Szeghalom mit den Mátra-Köröser Regional-Lokalbahnen;

c) eine von der zukünftigen Station Jurta der Linie b) abzweigende und diese über Mezősass in der Station Mezőkeresztes mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen

verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Den Großgrundbesitzerinnen Baronin Klara Sztojka, Josefine und Rosa Máu für eine von der Station Máramaros-Sziget der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Szucsava führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 8. September dem Großgrundbesitzer in Czigánd Baron Nikolaus Sennyey und Konsorten für:

a) eine von der Station Sárospatak der Linie Sátoralja-Ujhely—Sárospatak—Szerencs abzweigende, über Nagy-Homloktanya, eventuell Lácza bis Király-Helmecz führende;

b) eine von der zukünftigen Station Király-Helmecz der Linie a) abzweigende, bis Rád führende;

c) eine von der zukünftigen Station Nagy-Homoktanya der Linie a) abzweigende und diese, sowie durch deren Vermittlung die Linie b) in der zukünftigen Station Nagyhomoki-Puszta mit der Linie Kiskövesd—Nagyhomoki-Puszta verbindende;

d) eine von der zukünftigen Station Kiskövesd ausgehende und die Linie c) in der Station Bodrog-Szerdahely mit der Linie Sátoralja-Ujhely—Bodrog-Szerdahely—Csap verbindende;

e) eine von der Station Bodrog-Szerdahely der Linie d) abzweigende und diese über Láczán in der zuünftigen Station Királya-Helmecz mit den Linien a) und b) verbindende;

f) eine von der zukünftigen Station Láczán der Linie e) ausgehende, einerseits bis Bottyán, anderseits über Lelesz und Boly bis Szentes führende

Linie, und zwar sämtliche Linien als schmalspurige Lokalbahnen (70 cm Spurweite) mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 10. September den Budapester Advokaten Dr. Martin Ledniczky und Dr. Ladislaus Kepes und Konsorten für:

a) eine von der Station Szoboszló der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende und diese über Hajdu-Szovát in der Station Derecske mit der Lokalbahn Derecske—Nagy-Léta-Vértes;

b) eine von der Station Derecske ausgehende und die Linie a) über Nagy-Bereki, eventuell Kis-Szántó in der Station Berettyó-Ujfalu mit der Linie Püspök-Ladány—Berettyó-Ujfalu—Nagyvárad;

c) eine von der Station Berettyó-Ujfalu der Linie b) ausgehende und diese über die Gemarkung der Stadt Nagy-Léta in der

Station Székelyhid mit den Lokalbahnlinien Nagyvárad—Székelyhid—Ermihályfalva und Székelyhid-Margitta—Szilágy-Somlyó verbindende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Haltestelle Nyárló.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Nyárló der Lokalbahn Nagyvárad (Großwardein) — Nyárló — Vaskóh - Barest wurde für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Lokalbahn Eszék - Djakovár - Vrpolje. (Betriebseröffnung.) Am 10. September wurde die von der Station Eszék der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende normalspurige Lokalbahn Eszék — Djakovár — Striživojna - Vrpolje, ein Ergänzungsglied des südungarischen (slawonischen) Eisenbahnnetzes, dem öffentlichen Betriebe übergeben.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 20. September bis 3. Oktober 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

20. Septbr., *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

21. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

22. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Sultan", Kapitän P. A. Leva, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

23. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Bosnia", Kapitän G. Nicolich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

26. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän N. Fonda, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

27. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

28. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

29. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Thetis", Kapitän S. Cliunak, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

30. „ *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Metcovich", Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

3. Oktbr., *) um $8^1/_2$ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

¹ Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 95·—.

Venedig.

21. Septbr., Dampfer „Espero", Kapitän N. Chersich
25. „ Dampfer „Espero", Kapitän N. Chersich
28. „ Dampfer „Espero", Kapitän N. Chersich
2. Oktbr., Dampfer „Espero", Kapitän N. Chersich

} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten nach Venedig.

24. Septbr., um 8 Uhr früh, Dampfer „Leda", Kapitän N. Fonda.
1. Oktobr., um 8 Uhr früh, Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich.

Levante und Mittelmeer.

21. Septbr., um $11^1/_2$ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi.

21. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Carniolia", Kapitän A. de Petris, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

24. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Helios", Kapitän V. Ivellich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

26. „ um $11^1/_2$ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Baron Call", Kapitän G. Bonomo, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santà Maura und Prevesa.

28. „ um $11^1/_2$ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Kapitän G. Klausberger, mit Berührung von Brindisi.

28. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Medea", Kapitän R. Signorelli, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

28. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Urano", Kapitän . . . . . . mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

28. „ (zirka) Dampfer „Daphne", Kapitän . . . . . . (extra) direkt nach Jaffa mit Berührung von Bayruth, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

1. Oktbr., um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Castore", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

3. „ um $11^1/_2$ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Bucovina", Kapitän E. Mecozzi, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

Ostindien, China und Japan.

27. Septbr., um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Nippon", Kapitän L. Soich, [von Fiume †) am 22. September] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

3. Oktbr., um 4 Uhr nachmittags (direkte Linie Triest—Bombay),**) Dampfer „Imperatrix", Kapitän G. Ghezzo, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Marq. Bacquehem", Kapitän A. Bilaffer, [von Fiume †) am 7. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Karachi, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „China", Kapitän S. Tomanovich, [von Fiume †) am 22. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Septbr., um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume †) am 25. September] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

28. Oktbr., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Bohemia", Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume †) am 25. Oktober] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Brasilien.

16. Oktbr., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Melpomene", Kapitän P. Giurgevich, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos, Montevideo und Buenos-Ayres.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Verschiedene Mitteilungen.

Kahlenberg - Eisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 23. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Adolf Lazar und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates i. P. Josef An der Lan v. Hochbrunn die diesjährige (32.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 5038 Aktien mit 502 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Bahnbetriebs-Einnahmen K 115.558·99 (gegen K 109 048·06 im Jahre 1903), die Bahnbetriebs-Ausgaben K 93.572 (K 93.234·04), die Kahlenbergbesitz-Einnahmen K 37.908·01 (K 35.521·15), die bezüglichen Ausgaben K 14.557·52 (K 14.553·78), die besonderen Einnahmen K 1387·40 (K 1436·23), die Summe der sonstigen Auslagen K 73.116·19 (K 74.984·81) und der Abgang pro 1904 K 26.391·31 (K 36.767·19). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie den Abgang pro 1904 auf neue Rechnung vorzutragen, wodurch sich der Gesamtverlust der Gesellschaft auf K 276.116·35 stellt. Das aus dem Verwaltungsrate ausscheidende Mitglied Direktor Ludwig August Lohnstein wurde wiedergewählt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurde der Wert der Präsenzmarken, wie bisher, mit K 20 festgesetzt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Direktor Adolf Lazar zum Präsidenten und Direktor Ludwig August Lohnstein zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 33.253.]

Kolomeaer Lokalbahnen. (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Sergius Fürsten Radziwill und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Hans Dohner v. Dobenau die diesjährige (19.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kolomeaer Lokalbahnen statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 3580 Aktien mit 143 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 98 906·35 (gegen K 104.689·81 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 9048·78 (K 8264·34), die Betriebsausgaben K 71.837·88 (K 99.633·74), die sonstigen Auslagen K 11.860·79 (K 9398 90) und der Betriebsüberschuß K 24.256·46 (K 3930·51). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie den Betriebsüberschuß zur Bedeckung des Erfordernisses für den Dienst der Prioritätsobligationen per K 16.256 und den Rest per K 8000·46, sowie den bilanzmäßigen Gewinn per K 570·31 zur Rückzahlung auf die Betriebskostenstundungsschuld zu verwenden. Nach der Wahl des Revisionsausschusses erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Otto Freiherr v. Czedik und Ingenieur Emanuel A. Ziffer. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Sergius Fürst Radziwill zum Präsidenten und Ingenieur Emanuel A. Ziffer zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 31.734.]

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Oktober:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4proz. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig), für je Mk. 600 Kapital Mk. 10·80; (steuerfrei), für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4proz. Prioritätsobligationen, für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4proz. Prioritätsobligationen, Em. 1884. Für je fl. 200 Kapital K 8·— (Salzkammergut). Für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—.

Niederösterreichische Landeseisenbahnen. 4proz. Anleihe v. J. 1903. Für je K 200 Kapital K 4·—.

Steiermärkische Landeseisenbahnen. 4proz. Anleihe. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Wiener Verkehrsanlagen-Kommission. 4proz. Für je K 200 Kapital K 4·—.

Landesbank des Königreiches Galizien. 4proz. Eisenbahnobligationen. Für je K 100·— Kapital K 2·—.

Buschtěhrader Eisenbahn. 4proz. Prioritätsobligationen. Für je K 200 Kapital K 4·—.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. Prioritätsobligationen, Em. 1886. Für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5proz. Prioritätsobligationen v. J. 1871 K 7·50.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Lokalbahn Göpfritz—Groß-Siegharts. 4proz. Prioritätsobligationen K 40·—.

Österr. Nordwestbahn. 4proz. Prioritäten, Em. 1885. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5proz. Prioritätsobligationen K 15·—.

Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3proz. Prioritätsobligationen Mk. 6·—.

Südbahn-Gesellschaft. 3proz. Prioritätsobligationen, Serie X Frcs. 6·50.

Ungarische Westbahn. 5proz. Prioritätsobligationen, I. Em. K 10·—.

Verlosungen.

Am 1. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritäten vom Jahre 1888 und 1904 (Rückzahlung ab 1. Dezember).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4proz. Silberprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. März).

Österr. Nordwestbahn. 5proz. Prioritäten I. Em. und $3^1/_2$proz., konvertierte 5proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. März).

Rückzahlungen.

Ab 2. Oktober:

Bosnisch-herzegowinische Eisenbahnen. $4^1/_2$proz. Landesanleihe.

Landesbank des Königreiches Galizien. 4proz. Eisenbahnobligationen.

Niederösterreichische Landeseisenbahnen. 4proz. steuerfreie Anleihe v. J. 1903.

Steiermärkische Landeseisenbahnen. 4proz. Anleihe I., II. und III. Serie.

Buschtěhrader Eisenbahn. 4proz. Prioritäten v. J. 1896.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. Markprioritäten v. J. 1886.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5proz. Prioritäten v. J. 1871 und v. J. 1874.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritäten vom Jahre 1891.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4proz. Prioritäten.

Lokalbahn Göpfritz—Groß-Siegharts. 4proz. Prioritätsobligationen.

Ungarische Westbahn. 4proz. Prioritäten I. Em.

Valsugana-Eisenbahn. 4proz. Prioritätsobligationen I. und II. Em.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Zu den 3prozentigen Obligationen (X. Em.) dieser Gesellschaft werden vom 1. September 1905 angefangen neue Couponsbogen ausgegeben.

Kapitalsrückzahlungen.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn in Liquidation. Mit Bezug auf die seinerzeit veröffentlichte Kundmachung, mit welcher die Aktionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn eingeladen wurden, ihre Aktien bei der Liquidatur der k. k. priv. Österreichischen Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, Wien, I. Am Hof Nr. 6, behufs der vom 1. September 1905 ab vorzunehmenden Einlösung einzureichen, werden dieselben benachrichtigt, daß bei der genannten Stelle für jede Aktie mit anhaftendem Coupon pro 1. Juli 1905 und alle folgenden Coupons (gegen Einziehung derselben) der entfallende Nominalbetrag von K $403^8/_{100}$ in 4prozentiger österreichischer Kronenrente mit Coupons pro 1. März 1906, sowie ein Barbetrag von K 12·18 behoben werden kann.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau wird die Lieferung und Montierung der Zentraldampfheizungsanlage im neuen Wagenwerkstättenteile in Neu-Sandez, ausschließlich der Dampfkessel, im öffentlichen Offertwege vergeben.

Es wird verlangt, daß bei der Außentemperatur von — 25° C. ohne Forcierung der Kessel in der Lackiererei die Temperatur von mindestens + 18° C., im übrigen Werkstättenteile die von + 13° C. erreicht werde. Die vorhandenen Kessel können den Dampf bis 5 Atm. Überdruck liefern. Als Heizmaterial wird Sierszaer Kleinkohle mit ca. 4400 Kalorien Heizwert verwendet.

Vollendungstermin spätestens 15. Dezember 1905 und für die Lackiererei 15. November 1905.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Baubedingnisse, Pläne, Offertformulare u. s. w. können ab 25. September 1905 bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, bezw. auch käuflich erworben werden.

Die diesbezüglichen Offerte, zu denen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind gehörig gestempelt und versiegelt spätestens bis **15. Oktober 1905, 11 Uhr vormittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau unter der Aufschrift: „Offert für die Zentraldampfheizungsanlage in der Wagenwerkstätte Neu-Sandez" einzureichen. Nachdem im bestehenden Werkstättenteile eine Dampfheizanlage bereits besteht und nachdem nicht ausgeschlossen erscheint, daß die neue Anlage eine Fortsetzung der bestehenden bilden könnte, empfiehlt sich, vor der Offertstellung die bestehenden Einrichtungen eingehendst zu besichtigen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um $11^1/_2$ Uhr vormittags statt. Der Offerent hat bis zum 31. Oktober 1905 im Worte zu verbleiben.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur Eisen- und Konstruktionswerke, Werkstätten, selbständige Erzeuger und Konstrukteure auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können.

Das gleichzeitig mit der Offerteinbringung zu erlegende Vadium beträgt K 800 und hat im Erstehungsfalle die Kaution zu bilden.

Offerte, bei denen eine der als deren Bestandteile bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben worden ist, oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist der Offerteinbringung erfolgt ist, ferner solche Offerte, in denen irgend eine Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet (nicht berücksichtigt).

Krakau, am 19. September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Offert-Ausschreibung.

Für die Erweiterung des Wasserstationsgebäudes in der Station Göpfritz (Linie Wien—Eger) gelangen:

a) die Baumeisterarbeiten im approximativen Kostenbetrage von K 6000·— und
b) die Lieferung und Montierung der mechanischen Ausrüstung im approximativen Kostenbetrage von K 4200·— im Offertwege zur Vergebung.

Die Bestimmungen bezüglich der Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, die Baubeschreibung und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien (Westbahnhof, Administrationsgebäude, 3. Stock, Abteilung für Bahnerhaltung und Bau) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind spätestens **12. Oktober 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzureichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der ihnen zu übertragenden Arbeiten darzutun vermögen, daß weiters die k. k. Staatsbahnverwaltung diese Offertverhandlung ohne das Obligo, von irgend einem der Angebote Gebrauch machen zu müssen, einleitet, und schließlich, daß sie sich das Recht vorbehält, über die Annahme oder Ablehnung der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Offerte unberücksichtigt zu lassen.

Wien, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen vergibt die Ausführung eines Postgebäudes nebst Frachtenhalle am neuen Personenbahnhofe in Pilsen im Offertwege.

Die Kosten dieser Bauarbeiten sind mit zusammen K 69.371 veranschlagt.

Die bezüglichen Projektspläne und sonstigen Bedingungen sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion im Bureau der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung einzusehen, woselbst auch die Offertformulare ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu K 1·— pro Normalbogen versehenen und versiegelten Offerte haben die Aufschrift zu tragen: **„Offert in betreff der Herstellung eines Postgebäudes am neuen Personenbahnhofe in Pilsen"**, und sind selbe bis zum **2. Oktober 1905, 11 Uhr vormittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen einzubringen.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa daselbst ein Vadium von K 3500 Nominale zu erlegen.

Pilsen, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Ergänzung des Vorwortes.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, ist auf Seite 4 des vom 1. Jänner 1904 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, für den obbezeichneten Verkehr in der 8. Zeile von oben nach den Worten „unter XXXV a aufgezählten explosiven Gegenstände" einzuschalten: „sowie Metallpatronen für Schnellfeuergeschütze ohne Geschoßzünder".

Wien, am 19. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.080/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1391]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eisen und Stahl.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Eisen und Stahl der Position E—6 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Nach Königsfeld St.E.G. von	Heller für 100 kg
Annathal-Rothau B.E.B.	291
Königshof k.k.St.B.	215
Neudek k.k.St.B.	288

Wien, am 18. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1392]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Semtsch.

Am 10. September 1905 wurde die zwischen den Stationen Třiblitz und Liebshausen in km 18·3 der Lokalbahn Obernitz - Sedlitz - Tschischkowitz gelegene Ladestelle Semtsch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrpreisermittlung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger des Gütertarifes der Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz enthaltenen Entfernungen.

Die Fahrkartenausgabe findet im Zuge statt, Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Prag, am 12. September 1905. St.-B.-D.-Z. 49.075/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1393]

Österreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Abänderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 17 (für Holzkohlen).

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarife, längstens aber bis 1. Februar 1907, sind im Ausnahmetarif Nr. 17 (enthalten im Tarife, Teil II, Heft 1 a) folgende Abänderungen, resp. Ergänzungen durchzuführen:

a) Die im bezeichneten Ausnahmetarife in den nachverzeichneten Relationen vorgesehenen Frachtsätze sind zu streichen und durch nachbezifferte zu ersetzen:

Von oder nach den nachverzeichneten Stationen	Nach oder von Cormons transit	Nach oder von Peri transit
	Frachtsätze in Franken pro 100 kg	
Cabuna	*)	1·81
Frohnleiten	1·08	1·41
Grafenstein	—	1·05
Kapfenberg	—	1·46
Kindberg	—	1·47
Končanica-Zdenci	*)	1·90
Krieglach	—	1·51
Laibach	0·66	—
Lichtenwald	0·80	—
Marein	—	1·47
Maria-Rast	0·95	1·24
Markt-Tüffer	0·80	—
Mitterdorf	—	1·49
Möllbrücke-Sachsenburg	—	0·90
Mura-Király	1·03	1·39
Paternion-Feistritz	—	0·93
Peggau	1·08	1·39
Pivnica	*)	1·82
Reichenburg	0·83	—
Römerbad	0·80	—
Saldenhofen	1·02	1·18
St. Georgen	0·83	—
Slatina	*)	1·84
Sziszek (Sisak)	0·99	—
Teresovac-Suhopolje	*)	1·76
Verőcze-Virovitica	*)	1·72
Videm-Gurkfeld	0·83	—
Völkermarkt-Kühnsdorf	—	1·09
Groß-Raming	—	1·59
Hieflau	—	1·51
Reichraming	—	1·59
Weißenbach-St. Gallen	—	1·54
Weyer	—	1·57

b) Unter die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ist einzuschalten:

Budapest S.B.	1·48	1·84

*) Bleiben die bisherigen Frachtsätze.

Wien, am 18. September 1905. S.B. Z. 10.311-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1394]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Heft 7 und 9, vom 1. April 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 33, Abteilung II, für die daselbst angeführten Artikel (Ton, Schieferton, roh, etc.) nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	Nach oder von		
	Hornberg	Offstein	Worms Hafen
	Station		
	der Badischen Staatseisenbahnen	der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft	des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Mainz
	Frachtsätze pro 100 kg in Mark		
Wildstein	1·15	1·08	1·06

Wien, am 21. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.845/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1395]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.

Einführung von Frachtsätzen für Ton.

Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten im obengenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 52 (Ton und Schieferton) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Von und nach	Lohnig	
	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Schönbrunn K.F.N.B.	69	69

Wien, am 23. September 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1396]

Bayerisch-Österreichischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 gelangt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 2, zur Einführung, der Frachtsätze für den Verkehr zwischen östlichen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen untereinander über österreichische Strecken enthält.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895 samt den Nachträgen I—III aufgehoben und ersetzt.

Insoweit Tariferhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis einschließlich 15. Dezember 1905 in Gültigkeit.

Abdrücke dieses Tarifes sind beim Materialdepot der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München zum Preise von Mk. 0·50 = K 0·60 erhältlich.

Wien, am 19. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.787/05.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1397]

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung eines Nachtrages VI zum Tarife für obgenannten Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 gelangt der Nachtrag VI zum Tarife für obgenannten Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Änderung von Stationsnamen.
II. Ergänzung der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften.
III. Neue und abgeänderte Frachtsätze für Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.
IV. Anderweiter Tarif für Nebengebühren.
V. Aufhebung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.
VI. Ergänzung des Kilometerzeigers.
VII. Aufhebung von Frachtsätzen.
VIII. Berichtigungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 15 Pfg. = 20 Heller zu beziehen.

Wien, am 14. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.560/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1398]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten

a) für Frachtgüter der Klasse I,
b) „ „ „ „ II,
c) „ „ „ „ A

unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

Von oder nach Hořic B.C.B. nach oder von	Heller für 100 kg a)	b)	c)
Bärn-Stadt k.k.St.B.	337	257	—
Budweis k.k.St.B.	368	303	238
Friedek-Mistek K.F.N.B.	425	329	272
Josefsthal-Kosmanos B.N.B.	150	127	118
Mähr.-Schönberg k.k.St.B.	233	173	162
Mähr.-Weißkirchen K.F.N.B.	328	247	216
Neuhaus k.k.St.B.	297	245	203
Pilsen k.k.St.B.	305	244	199
Pisek k.k.St.B.	341	274	220
Proßnitz K.F.N.B. und M.W.	268	214	183
Rumburg B.N.B.	250	213	171
Strakonitz k.k.St.B.	365	293	232
Tabor k.k.St.B.	293	234	192
Taus k.k.St.B.	377	303	238
Winterberg St.Wg.	428	349	280

Wien, am 19. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1399]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Frachtgüter und Eisen.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für

a) Frachtgüter der Klasse I } bei Aufgabe in Mengen
b) „ „ „ II } unter 5000 kg,
c) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5, lit. c und d, und der Pos. E—6 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg,

sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

Von oder nach Hombok k.k.St.B. nach oder von	Heller für 100 kg a)	b)	c)
Beneschau k.k.St.B.	413	297	275
Budweis k.k.St.B.	453	379	288
Eger B.E.B. und k.k.St.B.	604	453	378
Krems k.k.St.B.	385	318	237
Neuhaus k.k.St.B.	369	309	276
Pilsen k.k.St.B.	486	357	316
Saaz B.E.B.	469	343	309
Sigmundsherberg Ö.N.W.B.	310	253	194
Tabor k.k.St.B.	401	339	295
Zlabings Z.Z.	405	343	283

Wien, im September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1400]

Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarifheft IV.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. Oktober 1905 gelangen im obgenannten Verkehre nachstehende direkte Personenzugsfahrkarten für einfache Fahrt zur Einführung:

Zwischen Mezö-Laborcz und	I. Klasse	III. Klasse
	Kronen einschließlich Fahrkartensteuer	
Jasło	—	4·00
Lemberg	—	7·10
Uszterzyki	—	2·80
Von Mezö-Laborcz nach		
Przemyśl	13·40	—

Wien, am 20. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.493/05.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1401]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Aufnahme der Relation Schwientochlowitz—Bánhida in den Ausnahmetarif Nr. 78.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Jänner 1906, tritt für Sendungen von Steinkohlenteerpech von Schwientochlowitz nach Bánhida der direkte Kartierungsfrachtsatz von 152 Pfg. pro 100 kg unter den im oberwähnten Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft.

Budapest, am 19. September 1905.
Ks.Od. Z. 43.295-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1402]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Zuckerrübenabfälle etc.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten für Zuckerrübenabfälle, Zuckerrübenschnitze, Zuckerrübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm, Kalkschlamm) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

	Heller für 100 kg
Von Littau nach Olmütz Stadt	30
„ Müglitz „ „ „	28

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 20. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1403]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Reexpedition von Getreide- etc. Sendungen im Lagerhause der Stadt Wien.

Für Sendungen von Getreide u. s. w., welche von Sopron (Südbahn und Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn) und von den Stationen der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn mit Ausnahme von Györ in das Lagerhaus der Stadt Wien gelangt sind und von dort auf Grund der Bestimmungen der direkten Tarife nach dem westlichen Auslande über Salzburg, Simbach oder Passau reexpediert werden, wird eine Gebühr von 10 Heller für 100 kg als durch die direkten Frachtsätze nicht gedeckte Überfuhrsspesen berechnet.

Hierdurch wird die Kundmachung im Zentralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 103 vom 11. September 1883 außer Kraft gesetzt.

Wien, am 19. September 1905. T.-A.-B.-Z. 10.995/05.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1404]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Genehmigung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und der Erhöhung des Lagergeldes für mineralische Kohle und Kokes bei der Abgabe in der Station Wien.

Die in diesem Monate kundgemachte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist für mineralische Kohle und Kokes in der Station Wien auf zwei Tage und die Erhöhung des Lagergeldes für diese Güter bei der Abgabe in der Station Wien auf 3 Heller für 100 kg und einen Tag nebst 10 Prozent Lagergeld-Zuschlag wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. September 1905, Z. 43.212/16 a, genehmigt.

Wien, im September 1905.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905. [1405]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung in einer Kundmachung.

In der Nummer 108 dieses Blattes vom 19. September 1905 ist die Überschrift in der Kundmachung [1359] auf „Tarif, Teil V, Heft 1, vom 1. Mai 1901“ und in der Kundmachung [1361] auf „Tarif, Teil IV, Heft 4, vom 1. Juni 1902“ abzuändern.

Wien, am 21. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.523/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Russische Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft. (Verkehr mit den Häfen des Persischen Golfes.) Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß die Abfahrt des gesellschaftlichen Dampfers „Truwor“ von Odessa nach den Häfen des Persischen Golfes: Maskat, Bender-Abbas, Linge, Buschir, Bassora und zurück und Anfahrten in Konstantinopel, Smyrna, Bejrut, Jaffa, Port-Said, Suez, Dshedda, Dshibuti und Aden auf den 27. Juli/9. August a./n. St. 1905 festgesetzt worden ist.

Sendungen nach Bagdad werden mit Umladung in Bassora zur Beförderung übernommen.

Der Dampfer wird Passagiere und Ladungen sowohl in Odessa als auch in allen Unterwegsstationen aufnehmen.

Nähere Auskunft erteilen in Rußland: Die kommerzielle Abteilung des Hauptcomptoirs der Russischen Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft in Odessa und deren Agenturen in Moskau und St. Petersburg, im Auslande: die Agenturen in den obbezeichneten ausländischen Hafenplätzen.

Außer dieser Fahrt ist noch eine Fahrt von Odessa nach den Häfen des Persischen Golfes im Jahre 1905, und zwar am 26. September/8. Oktober a./n. St. 1905 in Aussicht genommen.

Russisch-internationaler-Südüberseeischer Güterverkehr. (Verkehr mit den Häfen des Persischen Golfes.) Unter Bezugnahme auf die vorstehende Kundmachung der Direktion der Russischen Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft, betreffend die Abfahrt eines Dampfschiffes von Odessa nach den Häfen des Persischen Golfes, wird zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß für die bezüglichen Sendungen rücksichtlich des Bahndurchlaufes bis Odessa der direkte Tarif für den Russisch-internationalen-Südüberseeischen Güterverkehr zur Anwendung gelangt.

Die Seefracht beträgt für Manufakturwaren und Gewebe (Gruppe 57 der Warennomenklatur) 22 Kop. für 1 Pud, für Zucker, Sandzucker und Zuckersiederrückstände (Gr. 95 der W.-N.) 24 Kop. für 1 Pud, für Holz und Bauholzmaterialien (Gr. 28 und 55 der W.-N.) 15 Kop. für 1 Pud, für alle übrigen, vorstehend nicht bezeichneten und in der Güterklassifikation des vorerwähnten Tarifes aufgeführten Güter 20 Kop. für 1 Pud.
[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 25. August 1905 ab wurden die preußischen Staatsbahnstationen Bralin, Loos, Lübgust und Wirschkowitz in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903 als Versandstationen einbezogen.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. (Aufnahme der Station Schalke Süd.) Mit Gültigkeit vom 20. August 1905 wurde die Station Schalke Süd des Direktionsbezirkes Essen in den Ausnahmetarif 7 (Eisenerz u. s. w.), sowie in den Ausnahmetarif 8 (Eisen [Roh-] aller Art u. s. w.) des Heftes 3 der Abteilung B (Reichsbahn) aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. (Aufnahme der Station Emden.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 wurde die Station Emden des Direktionsbezirkes Münster als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 a (Gießereiroheisen) des Heftes 4 der Abteilung B (Reichsbahn) aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verkehr. (Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2.) Die im obgenannten Verkehre bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) im Verkehre mit den Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn werden vom 1. Oktober 1905 an um Mk. 0·01 für 100 kg erhöht.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif. (Einführung eines Frachtsatzes für Steine des Spezialtarifes III.) Im Ausnahmetarife 5 a für Steine des Spezialtarifes III des Bayerisch-Sächsischen Gütertarifes, Heft 2, kam ab 12. August 1905 für Sendungen zwischen Rehau und Riesa-Elbkai und Hafen ein Frachtsatz von Mk. 0·50 für 100 kg zur Anwendung.

Rußland. (Ausstellungen in Petersburg.) Im Dezember 1905 soll in Petersburg eine internationale Ausstellung von Leder und Häuten, Fellen, Federn, Flaumfedern und Fabrikaten aus denselben stattfinden. Der Tag der Eröffnung der Ausstellung wird erst später angezeigt werden. Das Bureau der Ausstellung befindet sich in Petersburg, Fontanka 10, wohin eventuelle Anfragen und Anmeldungen zu richten sind.
[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Preußisch-Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. (I. Nachtrag) Zum Tarife für den obgenannten Güterverkehr vom 1. September 1904 trat am 1. September 1905 der I. Nachtrag in Kraft.

Er enthält neue Frachtsätze des allgemeinen Tarifes für die Stationen Birmensdorf und Renens der Schweizerischen Bundesbahnen, sowie Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Soweit Erhöhungen der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 (Metalle und Metallwaren) eintreten, gelten sie erst vom 15. Oktober 1905 an.

Abdrücke des Nachtrages können durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen etc. vom 1. August 1899. (Einbeziehung der Station Dergenthin.) In den obgenannten Ausnahmetarif wurde mit Gültigkeit vom 1. September 1905 ab die Station Dergenthin des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Altona als Empfangsstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Staatsbahngütertarif, Gruppe I, und Wechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung der Haltestelle Nieder-Königswalde.) Am 1. September 1905 wurde der an der Hauptbahn Dittersbach-Glatz zwischen Königswalde und Neurode gelegene bisherige Haltepunkt Nieder-Königswalde in eine Haltestelle umgewandelt und für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wurde die Haltestelle in den Gruppentarif I und in die Wechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau nähere Auskunft.

Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen. (Eröffnung und Einbeziehung des Haltepunktes Alt-Tramm.) Am 1. September 1905 wurde der zwischen den Stationen Kolberg und Degow an der Bahnstrecke Belgard—Kolberg gelegene Haltepunkt Alt-Tramm auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet.

Die Abfertigung von Stückgütern, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wurde der Bahnhof IV. Klasse Alt-Tramm in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Die Ausstellung in Mailand. (Verschiebung des Endtermines für die Einbringung von Anmeldungen.) Der Endtermin für die Einbringung von Anmeldungen zur Ausstellung in Mailand wurde, einem Berichte unseres dortigen Konsulates zufolge, auf den 15. September 1905 hinausgeschoben. Die durch den Artikel 20 des Reglements festgesetzten Termine für die Ablieferung der Objekte auf dem Ausstellungsrayon bleiben jedoch unverändert bestehen.

[„Österreichische Consular-Correspondenz".]

Niederländisch-Deutsch-Russischer Grenzverkehr, Heft 1 und 2. (Einbeziehung der Station Reichenberg etc.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Reichenberg S.N.D.V.B. der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn mit den für Reichenberg (Sächs.St.B.) bestehenden Frachtsätzen für den Verkehr nach Herby H.Cz.E. und Herby Pr.St.E. transit in das Tarifheft 1 aufgenommen und ferner auf Seite 64 des Nachtrages 4 zu diesem Tarifhefte der Frachtsatz für Felle, Häute und Petroleum des Ausnahmetarifes 12 A für Vlissingen transit—Herby H.Cz.E. von Mk. 5·34 auf Mk. 5·33 für 100 kg ermäßigt.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1905 n. St. werden für die Station Freiburg-Wiehre der Badischen Staatseisenbahnen neue, zum Teile um Mk. 0·01 bis Mk. 0·02 für 100 kg erhöhte Frachtsätze für Wagenladungen in den Tarifheften 1 und 2 eingeführt.

Nähere Auskunft hierüber erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Mit demselben Tage werden ferner auf Seite 62 des Nachtrages 4 zum Tarifhefte 1 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 10 B für Heringe von Rotterdam (Delftsche Poort u. s. w.) loko nach Herby H.Cz.E. von Mk. 4·21 auf Mk. 4·22 und von Vlissingen loko nach Herby H.Cz.E. von Mk. 4·35 auf Mk. 4·37 für 100 kg erhöht.

Außerdem wird zur Beseitigung von Zweifeln in der Tarifbestimmung unter IV a 3 a auf Seite 10 des Tarifheftes 1 vor dem Worte „Hinterbahnen" eingeschaltet „nicht deutschen".

Hanseatisch-Ostdeutscher Verkehr. (Einbeziehung der Station Mittel-Schmiedeberg.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Mittel-Schmiedeberg des Direktionsbezirkes Breslau in das Tarifheft 2 einbezogen. Die Entfernungen werden bis auf weiteres durch Anstoß von 6 km an die im Tarife enthaltenen Entfernungen für Schmiedeberg i. Riesengebirge ermittelt. Die Station Mittel-Schmiedeberg ist für die Abfertigung solcher Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, nicht eingerichtet.

Rußland. (Erhöhung der Holztarife.) In einem Berichte unseres Konsulates in Warschau wird bemerkt: Wie verlautet, soll der Eisenbahntarif für den Artikel Holz vom 1./14. November 1905 an erhöht werden. Die Erhöhung hängt von der Gattung des Holzes, dem Ausmaße desselben, der Entfernung und der Richtung ab. Gefärbte Hölzer und Artikel aus Holz kommen hierbei nicht in Betracht.

[„Österreichisch-ungarische Consular-Correspondenz."]

Bayerisch-Sächsischer Tierverkehr. (Nachtrag VI.) Am 1. September 1905 trat der Nachtrag VI zum Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren im obgenannten Verkehre in Kraft. Er enthält neben den bereits im Verfügungswege durchgeführten Tariferweiterungen neue Frachtsätze für die Stationen Schwandorf, Weiden und Schönefeld b. Leipzig, sowie die bereits angekündigten neuen Schnittpunktfrachtsätze für die preußisch-sächsischen Mitbewerbsstationen, deren Inkrafttreten aber bis zur Ausgabe dieses Nachtrages verschoben worden ist.

Abzüge des Nachtrages sind durch die beteiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.

Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagen. (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 ab wurden u. a. für den Übergangsverkehr der Kleinbahn und zwischen den Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für alle Güter in Wagenladungen die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstationen Aschersleben, Schneidlingen und Nienhagen widerruflich um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt.

Staatsbahngütertarife, Gruppen I/II und I/III. (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 wurden die Frachtsätze für Baumwolle, rohe, und für Abfälle von Baumwolle und von Baumwollengarn (Seehafen-Ausnahmetarif S 14) nach den Stationen Friedland Ndr.-Schl. und Halbstadt ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderung.) Der an der Bahnstrecke Rheine—Oberhausen gelegene Haltepunkt „Neuenkirchen bei Rheine" erhält vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Ochtrup—Rheine die Bezeichnung „Neuenkirchen-Land".

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie auf den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Ausstellung von chirurgischen Instrumenten und Apparaten anläßlich des ersten Kongresses der internationalen Gesellschaft für Chirurgie in Brüssel
   17. bis 24. September 1905;
2. die landwirtschaftliche Landes- und Jubiläumsausstellung in Mainz
   14. bis 18. September 1905;
3. die Ausstellung von Werkzeugen, Rohmaterialien und Bedarfsartikeln für das Glasergewerbe in München
   1. bis 8. Oktober 1905;
4. die Ausstellung von Wein, Geräten und Bedarfsgegenständen für Weinbau etc. gelegentlich des 22. Deutschen Weinbaukongresses in Neustadt a. H.
   26. August bis 4. September 1905;
5. die internationale Hundeausstellung in Offenbach a. M.
   27. und 28. August 1905;
6. die Ausstellung von Feuerlösch- und Rettungsgeräten anläßlich der X. Bayerischen Landes-Feuerwehrversammlung in Passau
   7. bis 10. September 1905;
7. die Kaninchenausstellung in Regensburg
   8. bis 10. September 1905;
8. die allgemeine Ausstellung von Hunden aller Rassen in Rosenheim
   3. September 1905;
9. die Kreis-Geflügelausstellung in Schwabach
   17. bis 19. September 1905;
10. die Geflügelausstellung in Schwandorf
    13. bis 15. August 1905.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1600	V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.247 C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kerzen	Drohobycz (k.k.St.B.)	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bezüglicher Sonderfrachtsatz besteht nicht	355 Heller		Nach Maßgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII bezeichneten Dokumte innerhalb der dort festgesetzten Frist	
1601	V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 40.227/05		Gipssteine, nicht gebrannte	Sinj	Vragnizza-Salona	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	31 Heller	19 Heller	12 Heller	im Kartierungswege		
1602	V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905 **Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 97.100/05		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 95 vom 17. August 1905 unter Post 1514 vorgesehene Frachtbegünstigung für Baumaterialien etc. nach Liebstadtl hat für die gleiche Zeitdauer und unter denselben Bedingungen auch für Transporte nach Alt-Paka Anwendung zu finden											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1603	V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905									Heller				
	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Zuckerrüben, frische	Stefanau	Groß-Wisternitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen an eine Zuckerfabrik adressiert sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife		16		Im Kartierungswege		
				Heilendorf	Littau					31				
				Olmütz-Stadt	Littau					31				
				Frankstadt k.k.St.B.	Müglitz					25				
				Heilendorf	Müglitz					17				
				Mähr.-Schönberg	Müglitz					21				
				Olmütz-Stadt	Müglitz					29				
			Zuckerrübenabfälle, Zuckerrübenschnitzabfälle und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm, Kalkschlamm)	Groß-Wisternitz	Stefanau		bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1906			16				
				Littau	Heilendorf					31				
				Müglitz	Frankstadt k.k.St.B.					19				
				Müglitz	Heilendorf					17				
				Müglitz	Mähr.-Schönberg					19				
1604	V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905													
	Böhmischen Commercialbahnen		Kohle und Eisenschlacke	Miröschau	diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Verwiegung auf der Geleisewage in Miröschau	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil I		80 Heller Wägegeld in Miröschau pro Wagen		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1605 V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 36.492/05	Mühlkreisbahn	Lohe der Pos. L—12 der Güterklassifikation	Rohrbach-Berg	Linz transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	65 Heller	49 Heller	16 Heller	im Kartierungswege		
1606 V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 40.668/05		Faschinen und Holzpflöcke	Biecz Bobowa Bogoniowice-Ciężkowice Dębica Dobra Gromnik Grybów Iwonicz Jaslo Kasina wielka Limanowa Mecina Mszana dolna Muszyna-Krynica Pisarzowa Przeworsk Skolyszyn Stróże Tarnów Tuchów Tymbark Wola-Luźańska Zagórzany	Alt-Sandec	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das faktische Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. wenn bei der Verladung das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, mindestens für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, über welch letzteren Umstand die Partei die bahnseitige Bestätigung auf dem Frachtbriefe einzuholen hat. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Faschinen und Holzpflöcke müssen zur Regulierung der Flüsse Dunajec und Poprad bestimmt sein und mit an die betreffende k. k. Bauleitung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	vom 1. Oktober 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den bezüglichen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1607	V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 42.233/05		Kabel für elektrische Leitungen	Penzing Wien I (K.E.B.)	Passau transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der bezüglichen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Export bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Im übrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Teiles I, Abteilung B, Abschnitt A, Punkt IV, über die Anwendung der Exporttarife maßgebend	vom 1. Oktober 1905 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	188 Heller 188 Heller	149 Heller 149 Heller	39 Heller 39 Heller	Im Kartierungswege		
1608	V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Zuckerrüben in frischem Zustande, daher mit Ausnahme von gedörrten und getrockneten Zuckerrüben. b) Zuckerrübenabfälle, dann folgende Nebenprodukte der Zuckerfabrikation, als: Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle, ausgelaugte und nur in frischem Zustande, daher nicht gedörrte oder getrocknete, ferner Rübenpreßlinge und Saturationsschlamm	Milleschau-Kottomirsch	Hrobetz St.E.G.	Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Anhang zu den Tarifen, Teil II, vom 1. Jänner 1903	a) 25·0 Heller b) 21·1 "	a) 25·0 Heller b) 19·1 "	a) — Heller b) 2·0 "	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1609 V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905	**Böhmischen Nordbahn**		Koks der Pos. K—29 des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Böhm.-Leipa	Grund-Georgenthal	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 1	vom 1. Oktober bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	37·3 Heller	28·0 Heller	9·3 Heller	Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
76 V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905	Nr. 3 vom 10. Jänner 1905	244	k. k. österr. Staatsbahnen **E.-M.-Z. 36.086/05**	**Lokalbahn Lemberg - Kleparów-Jaworów**	**Mahlprodukte der Pos. M—4** der am 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	**Janów** **Kozlinka**	**Lemberg**	**Das in Rubrik 6 bedungene Minimalquantum von 3000 Tonnen wird auf 2750 Tonnen herabgesetzt**	
					Getreide der Pos. G—9 der am 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	**Lemberg**	**Janów** **Kozlinka**		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
58 V.-B. Nr. 110 v. 23./IX. 1905	Nr. 108 vom 19. September 1905	1593	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Frachtgüter der Klassen I, II und A**	**Lettowitz St.E.G.**	**Josefsthal-Kosmanos B.N.B.**	**In Rubrik 13 ist nach den Worten: „spätestens bis Ende" einzuschalten: „März"**	
						oder umgekehrt			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 111 **Wien, 26. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 21. September 1905, womit für den Monat Oktober 1905 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Oktober 1905 festgesetzt, daß in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehn einhalb ($19^1/_2$ %) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Kosel m. p.

Jahresbericht der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen über ihre Tätigkeit im Jahre 1904.

Dem achten Jahresberichte der Moldau-Elbe-Kanalisierungskommission ist über den Baufortschritt im Jahre 1904 nachstehendes zu entnehmen:

Obzwar die erste Stauprobe bei der Staustufe Nr. IV bei Mířowitz bereits im November 1903 vorgenommen wurde, hat die Beendigung der noch erübrigenden Bauarbeiten fast die ganze Sommerperiode des Jahres 1904 in Anspruch genommen. Es war namentlich noch der Bau der Floßschleuse und die Versicherung der Flußsohle unterhalb des rechtsseitigen Nadelwehres zu vollenden; nebstdem gelangten noch kleinere Uferbefestigungen in der Mířowitzer Haltung zur Durchführung. Vor Inbetriebsetzung der Staustufe mußten auch bei der Ausfahrt aus dem Unterkanale der Schleusenanlage die Fundamente des Flußpfeilers der ehemaligen Mířowitzer Brücke beseitigt werden. Diese Arbeit wurde erst im Juli 1904 beendet, worauf die Kollaudierung und Inbetriebsetzung der Staustufe erfolgte.

Die umfangreichen Arbeiten am Lateralkanale Wraňan—Hořin wurden im verflossenen Jahre so beschleunigt, daß dieses größte Objekt in der Reihe der Kanalisierungsarbeiten nahezu fertig gestellt worden ist. Die Arbeiten im Flusse waren durch den niedrigen Wasserstand sehr begünstigt, die geringe Wasserführung der Moldau brachte aber wiederum den Nachteil mit sich, daß die im Bereiche des Nadelwehres bei Wraňan beschäftigten Bagger und die Transportschiffe nicht die erforderliche Schwimmtiefe fanden.

Um die Steinschiffe von den Brüchen bei Klecan zu den Baustellen zu bringen, mußten dieselben nach dem Austritte aus der Mířowitzer Haltung entweder abgeleichtet werden, oder man half sich damit, aus der Mířowitzer Haltung eine entsprechende Wassermenge abzulassen, so daß die Steinzillen auf dem hierdurch geschaffenen Wasserberge nach Wraňan abschwimmen konnten.

Die Erdbewegung am Lateralkanale war schon im Jahre 1903 größtenteils beendet worden. Für die Bauperiode 1904 erübrigte noch die Beseitigung der Querdämme, welche für die den Kanal übersetzenden Wege und Straßen bis zur Fertigstellung der Brücken belassen

werden mußten, und die Anschüttung der Brückenzufahrtsrampen. Im Berichtsjahre wurden sämtliche Überbrückungen des Lateralkanales hergestellt, bis auf jene über die Unterhäupter der Schleusenanlage in Hořin, ebenso auch die Dücker und Kanäle, mittels welcher das Regenwasser unter dem Lateralkanale unterführt wird. Die umfangreichen Betonierungsarbeiten zur Abdichtung der Kanalsohle und der Böschungen wurden im Jahre 1904 zum Abschlusse gebracht und die Bautätigkeit in Wraňan so weit gefördert, daß für das Jahr 1905 nur noch geringe Vollendungsarbeiten erübrigten.

An der Schleuse in Hořin ist das bedeutendste Bauobjekt das Unterhaupt, dessen Konstruktion wesentliche Abweichungen von der bisherigen Bauart analoger Anlagen aufweist. Bei dem namhaften Gefälle der Hořiner Schleuse von 8·9 m mußte ein bedeutender Widerstand für den Wasserdruck geschaffen werden. Deshalb wurden die Untertore überwölbt, wobei die Wölbung gleichzeitig als Brücke für den Hořiner Feldweg und als Stütze für die Tore zu dienen bestimmt ist. Da der Wasserdruck, welcher auf beide Torflügel einer Schleuse wirkt, 900 t beträgt, kam nämlich nicht das übliche Stemmtor zur Anwendung, sondern die Konstruktionsart mit vertikaler Riegelanordnung, wobei diese Riegel sich unten an den Drempel und oben an die Wölbung anlegen. Die Wölbungen mußten daher für eine Beanspruchung in vertikaler und in horizontaler Richtung konstruiert werden. Deshalb entschied sich die Bauleitung eine Konstruktion aus Beton und Eisen, unter Wegfall von Quadern an der inneren Leitung der Wölbung, zu wählen, welche im Scheitel der Wölbung 1·60 m und am Fuße 3·20 m stark ist. Die Tore sind aus Eisen konstruiert und bestehen aus Hauptblechträgern und je fünf horizontalen Trägern für die 8 mm starken Buckelplatten. Das ungefähre Gewicht eines Torflügels beträgt 480 q. Auf dem Mittelpfeiler zwischen den beiden Toren des Unterhauptes befindet sich die elektrische Zentrale, welche den Strom zu den einzelnen Mechanismen für die Tor-, Schützen-, Spillsbewegung, sowie zu den Bogen- und Glühlampen liefern wird. Unter der elektrischen Zentrale ist ein Schacht errichtet, in welchem eine Spiralturbine von 30 HP zur Aufstellung gelangt. Das Wasser für die Turbine wird vom Oberkanale durch eine Rohrleitung von 80 cm Durchmesser zugeführt, welche in der Trennungsmauer zwischen den beiden Schleusen liegt.

Die Herstellung dieser Objekte, sowie der anderen Bauten an der Hořiner Schleuse ist so weit fortgeschritten, daß der Bericht die Eröffnung des Lateralkanales mit den Schleusen in Wraňan und Hořin für das Jahr 1905 in Aussicht stellen konnte.

Im Bereiche der V. Staustufe hat die Kommission im Jahre 1904 außer den erwähnten Arbeiten auch noch entlang der beiden Moldauufer von Wraňan bis Melnik unter Mitbeteiligung der Ufergemeinden Hochwasserschutzdämme errichtet, für welche ein eigener Überwachungsdienst organisiert worden ist.

Das ursprüngliche, für das Berichtsjahr aufgestellte Bauprogramm für die Staustufe Nr. VI bei Unter-Beřkowitz mußte in Ermangelung der erforderlichen Dotationsmittel wesentlich restringiert werden; so unterblieb in diesem Jahre namentlich die beabsichtigte Fortsetzung des bereits im Jahre 1903 begonnenen Wehrbaues, sowie der Bau der Floßschleuse. Die Bauarbeiten umfaßten somit nur die Herstellung der Schleusenanlage und die Ausführung eines Teiles der projektsmäßig beantragten Regulierungsbauten, insofern nämlich zur Anschüttung derselben das aus der Schleusenbaugrube gewonnene Aushubmaterial direkt verwendet wurde.

Durch die im Jahre 1903 beendete wasserrechtliche Verhandlung über die Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl wurde die Lage des Wehres, sowie der Schleuse definitiv festgesetzt. Im Berichtsjahre beschränkte sich die Tätigkeit der Kommission an dieser Anlage auf den Bau des Wehr- und Schleusenmeistergehöftes und die Herstellung der telephonischen Verbindung der Baustelle mit der Zentrale in Prag.

An der Staustufe Nr. VIII bei Raudnitz hat eine Bautätigkeit im abgelaufenen Jahre nicht stattgefunden.

Im Verlaufe der bisherigen Kanalisierungsarbeiten trat an die Kommission auch die Aufgabe heran, die kanalisierten Strecken durch Aufforstung der Ufergelände und Verbauungen vor der Geschiebezufuhr zu schützen. Verbauungen sind nur dort in Anwendung gebracht worden, wo das Terrain besonders zerklüftet und schotterführend war. Dagegen wurden größere Strecken aufgeforstet, und zwar die Lehne am rechten Moldauufer von Karolinenthal bis Chvaterub in einer Gesamtausdehnung von 223 ha.

In der dritten Kanalisierungssektion Raudnitz—Aussig sind vier Staustufen projektiert, und zwar: Nr. IX bei Böhmisch-Kopist oder bei Třebautitz, Nr. X bei Lobositz, Nr. XI bei Praskowitz und Nr. XII bei Schreckenstein oder bei Aussig. Die letztere soll nach dem ursprünglichen Projekte bloß aus einem Schiffahrtskanale mit Kammerschleuse bestehen, da dieselbe nur dazu bestimmt war, die Elbstromschnellen bei Schreckenstein zu umgehen. Für die beiden Staustufen Böhmisch-Kopist und Lobositz waren die Lokaldetailaufnahmen bereits im Sommer 1901 durchgeführt worden. Es erübrigte nun noch die Vornahme der analogen Arbeiten bei den Staustufen Praskowitz und Schreckenstein, die im Berichtsjahre erfolgte. Auf Grund dieser Vorarbeiten sind für die Staustufe Böhmisch-Kopist zwei Projektsalternativen ausgearbeitet worden. Die Projektierungsarbeiten für die Staustufen Lobositz und Praskowitz sind noch von der außerhalb des Wirkungskreises der Kommission liegenden Vorfrage der Situierung der Umschlagsplätze für den Lobositzer Kohlenverkehr und der eventuell in Betracht kommenden Schutz- und Verkehrshäfen abhängig.

Was schließlich die letzte ca. 9 km lange Strecke von Praskowitz bis Aussig anbelangt, blieb die Frage unentschieden, ob diese Strecke in die Kanalisierung einbezogen oder die Schiffbarkeit derselben nur im Wege einer Niedrigwasserregulierung verbessert werden wird.

Zur Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde der Stadt Prag hat die Kommission im Jänner 1904 dem Handelsministerium ein Detailprojekt vorgelegt, welches später durch mehrere Alternativprojekte noch ergänzt wurde.

Auch die der Kommission übertragene Ausgestaltung des Holleschowitzer Hafens wies im Jahre 1904 keine wesentlichen Fortschritte auf. Die Kommission hat für die notwendige Vertiefung des Hafens zwei Alternativprojekte verfaßt und die Pläne für das Zollmagazin und die übrigen am Hafenbahnhofe zu errichtenden Gebäude entworfen.

Über den Betrieb der fertigen Staustufen teilt der Jahresbericht mit, daß das Wehr in Troja am 1. April aufgestellt wurde; sukzessive nahmen dann die übrigen Staustufen und am 5. Juli auch jene von Miřowitz

den Betrieb auf. Die Niederlegung der Wehre erfolgte am 26. und 27. November. Die Anzahl der Betriebstage, der durchschleusten Fahrzeuge und der Durchschleusungen ist aus der folgenden Tabelle zu ersehen:

Staustufe	Betriebstage	Zahl der durchschleusten Fahrzeuge*)	Durchschleusungen		
			kleine Kammerschleuse	große Kammerschleuse	beide Kammern
I. Troja	240	2025	1577	34	—
II. Klecan	208	1288	871	42	—
III. Libschitz	208	3129	1110	171	—
IV. Miřowitz	144	1876	438	171	98

*) Unter den durchschleusten Fahrzeugen befinden sich auch 69 Flöße, welche die Kammerschleusen passierten.

Die Zahl der durchschleusten Fahrzeuge ist von 8741 des Vorjahres auf 6536 des Jahres 1904, somit um rund 25 Prozent zurückgegangen, was aus dem Umstande erklärlich ist, daß die Schiffahrt auf der Elbe und auf der oberhalb liegenden Moldaustrecke infolge der abnorm niedrigen Wasserstände einen Teil des Sommers hindurch eingestellt war. Auf der kanalisierten Strecke dagegen konnte trotz der geringen Wasserführung der Moldau stets die für 600 t-Schiffe erforderliche Stauhöhe erhalten werden.

Die Flöße wurden auch im Berichtsjahre durch die Stauhaltungen remorkiert. Im ganzen sind 342.055·89 Kubikmeter Floßholz abgeschleppt worden, und zwar: 33.982·77 m³ in der ersten, 18·00 m³ in der zweiten, 137.131·21 m³ in der dritten und 170.923·91 m³ in der vierten Haltung. Den Remorkierungsdienst versahen zuerst 3 Dampfer. Nach Aufstellung des Miřowitzer Wehres wurde ein vierter Schleppdampfer in Dienst gestellt.

Die Kommission hat auch praktische Versuche durchgeführt, um die Wirkung kennen zu lernen, welche das Ablassen eines gewissen Wasserquantums aus der Stauhaltung auf den Wasserstand im freien Flusse ausübt. Über die hierbei gemachten, für die Beziehungen der Wasserwirtschaft zum Schiffahrtsbetriebe relevanten Wahrnehmungen sei hier in Kürze nachstehendes bemerkt: Am 17. Oktober wurden im Verlaufe von $1^1/_2$ Stunden 340.000 m³ (= 63 m³ pro Sekunde) über die normale Wasserführung der Moldau aus der Miřowitzer Haltung abgelassen. Hierauf wurde das Wehr durch 3 Stunden so zugeschützt gehalten, daß der normale Wasserzufluß abrinnen konnte und erst dann wieder der volle Stau hergestellt. Der Verlauf des Wasserberges, der in dem Miřowitzer Unterwasser die Höhe von 90 cm erreichte, wurde in Melnik, Aussig und Laube beobachtet. Mit Rücksicht auf die damalige Wasserführung von ca. 60 Sekundenkubikmeter in Melnik und 110 Sekundenkubikmeter in Aussig, sowie die Durchflußprofile dortselbst würde eine Vermehrung der Wasserführung um 63 Sekundenkubikmeter ein Steigen des Wasserstandes um 55 cm bei Melnik und 34 cm bei Aussig zur Folge haben.

Der tatsächliche Verlauf des Wasserberges ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich.

	Melnik	Aussig	Laube
Entfernung von Miřowitz in Kilometer	18	89	115
Der Scheitel der Welle kam von Miřowitz an in Stunden	3	21	27
Höhe des Scheitels der Welle in Zentimeter	29	7	8

Das zweitemal wurde der Verlauf eines von der Haltung Miřowitz abgelassenen Wasserschwalles anläßlich der Niederlegung des Wehres am 26. November beobachtet. Das in der Haltung von Miřowitz magazinierte Wasser wurde damals auf 1,800.000 m³ geschätzt. Das Ablassen dauerte $4^1/_2$ Stunden, woraus sich eine sekundliche Abflußmenge von 111 m³ ergibt. In Melnik betrug zu dieser Zeit die Wasserführung 80 und in Aussig 140 Sekundenkubikmeter. Eine Vermehrung derselben um 111 Sekundenkubikmeter würde eine Hebung des Wasserspiegels in Melnik und in Aussig um 62 cm hervorrufen.

Die Welle, die im Miřowitzer Unterwasser eine Höhe von 114 cm erreichte, nahm dagegen folgenden Verlauf:

	Melnik	Aussig	Laube
Entfernung von Miřowitz in Kilometer	18	89	115
Der Scheitel der Welle kam von Miřowitz an in Stunden	2	20	25
Höhe des Scheitels der Welle in Zentimeter	58	44	42

Aus der Geldgebarung der Kommission im Jahre 1904 ergibt sich folgendes: Das Aktivsaldo mit Ende 1903 betrug K 595.842·05, die reellen Einnahmen im Jahre 1904 K 2,999.703·44 und die durchlaufenden Einnahmen K 530.392·91. Die Einnahmen beziffern sich daher auf zusammen K 4,125.938·40, welchem Betrage K 238.677·84 Regieauslagen und K 3,210.604·58 Bauauslagen, ferner K 534.709·75 durchlaufende Aus-

lagen, zusammen daher an Auslagen K 3,983.992·17 gegenüberstehen. Hieraus ergibt sich mit Ende 1904 ein Aktivsaldo von K 141.946·23. Für die weiteren Bauausführungen, vom 1. Jänner 1905 an gerechnet, beträgt der der Kommission zugesicherte und zur Verfügung stehende Betrag K 4,931.214·19.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl. (Projekt für die Errichtung einer Personenhaltestelle bei km 5·8/9: Anordnung der Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. September die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, über das von der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Reutte-Schönbichl vorgelegte Projekt für die Errichtung einer im genehmigten Detailprojekte der genannten Lokalbahn nicht vorgesehenen Personenhaltestelle nächst der Ulrichsbrücke über den Lechfluß und der Abzweigung der Reichsstraße nach Füssen von der Reichsstraße Reutte—Pfronten bei km 5·8/9 der im Bau befindlichen Lokalbahn Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl im Sinne der Bestimmungen des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Durchführung der Stationskommission und der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 35.491.]

Normalspurige Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe in der Stadt Pilsen und Umgebung. (Anordnung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. September die Durchführung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der elektrischen Straßenbahnen in Pilsen mit dem Beginne auf den 25. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 31.169.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Eröffnung der Personenhaltestelle Konotop-Netluk.) Am 25. September wird die zwischen den Stationen Solopisk-Rotschov und Hřiwitz in km 34·4 der Eisenbahn Rakonitz-Laun gelegene Haltestelle Konotop-Netluk für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Schließung der Expositur der k. k. österr. Staatsbahnen in Kesselfall-Alpenhaus, sowie der Fahrkartenausgabe- und Gepäcksabfertigungsstelle in Zell am See.) Mit 30. September wird für die diesjährige Saison die Expositur der k. k. österr. Staatsbahnen in Kesselfall-Alpenhaus, sowie die Fahrkartenausgabe- und Gepäcksabfertigungsstelle im Fremdenverkehrs- und Auskunftsbureau in Zell am See geschlossen. Der regelmäßige Fuhrwerksstreckenverkehr zwischen Zell am See und Kesselfall-Alpenhaus wurde mit 25. September eingestellt.

Verschiedene Mitteilungen.

Valsugana - Eisenbahngesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Adolf Grafen Dubsky von Trzebomyslitz und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Paul Hopfgartner die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Valsugana-Eisenbahngesellschaft statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 5280 Aktien mit 1056 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 496.033·18 (gegen K 470.343·87 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 3483·14 (K 14.844·22), die Betriebsausgaben K 362.946·76 (K 346.551·72), die sonstigen Auslagen K 56.898·07 (K 34.577·27) und der Betriebsüberschuß K 79.671·49 (K 104.059·10). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 3477·57 (K 3986·73) und abzüglich der sozietären Kosten per Kronen 10.901·49 (K 10.443) ergab sich ein Jahresertrag von Kronen 72.247·57 (K 97.602·83). Da der Prioritätendienst K 505.399·56 (K 505.399·56) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit Kronen 433.151·99 (K 407.796·73) oder mit 85·70 Prozent (80·69 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Friedrich Ritter v. Stepski und Valerian Freiherr v. Malfatti wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Adolf Graf Dubsky v. Trzebomyslitz neuerlich zum Präsidenten und Regierungsrat Dr. Isidor Bing neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 32.267.]

Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding. (Generalversammlung.) Am 24. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Karl Freiherrn v. Offermann und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Adolf Ritter v. Strigl die diesjährige (8.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding statt. An derselben nahmen 9 Aktionäre teil, welche 7607 Aktien mit 382 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1904 die Betriebseinnahmen K 203.932·24 (gegen K 199.840·01 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 3635·31 (K 3612·72), die Zinseneingänge K 965·43 (K 1856·22), die Betriebsausgaben K 150.537·50 (K 140.879·10), die Prioritätsaktientilgung K 6400 (K 6400), die Überweisung Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft für 50 Prozent Mehreinnahmen aus Mutenitz-Gaya K 24.998·23 (K 23.033·23) und der Gewinn K 26.597·25 (K 34.996·62). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 3362·58 (Kronen 2761·89) standen der Generalversammlung K 29.959·83 (Kronen 37.758·51) zur Verfügung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 531·95 (K 699·93) in den Betriebsreservefonds, K 16.000 (K 10.000) in die Reserve für Oberbauerneuerung zu hinterlegen, K 11.816 (K 23.696) zur Verteilung einer ½ prozentigen (1 Prozent) Dividende an die Prioritätsaktien zu verwenden und den Rest per K 1611·88 (K 3362·58) auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Oberingenieur Angermayer, Regierungsrat Rauscher, Direktor Ströhler, Ritter v. Lindheim und kaiserl. Rat Beck wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Karl Freiherr v. Offermann zum Präsidenten und kaiserl. Rat Ferdinand Beck zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 31.349.]

Lokalbahn Asch-Roßbach in Liquidation. (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Obmannes des Liquidationsausschusses Hofrates Doktor Albert Ritter Speil v. Ostheim und im Beisein des Ministerial-Vizesekretärs Dr. Karl Pesta in Vertretung des landesfürstlichen Kommissärs die diesjährige (19.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Asch-Roßbach in Liquidation statt. An derselben nahmen 3 Aktionäre teil, welche 4002 Aktien mit 160 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 der Betriebsüberschuß K 42.883·22 (gegen K 45.220·14 im Vorjahre). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 696·37 (K 732·89) und des Gewinnvortrages per K 1319·41, sowie abzüglich des Erfordernisses für die Prioritätsaktientilgung per K 2000 (K 1800), für die allgemeine Verwaltung per K 2109·35 (K 1707·78) und für Provisionen per K 163·26 (K 103·07) ergab sich ein Reinerträgnis von K 40.626·39 (K 42.342·18). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und beschloß aus dem Gewinne eine fünfprozentige Dividende an die Prioritätsaktien, d. s. K 18.760 (5 Prozent), eine 2·5 prozentige Dividende an die Stammaktien, d. s. K 20.000 (2·5 Prozent) zu verteilen und den Rest per K 1866·39 in die Liquidationsmasse zu übertragen. Die Liquidationsmasse setzt sich zusammen wie folgt: Einlösungssumme K 1,174.220, Kontokorrentzinsen für das erste Semester 1905 K 14.422·88, Kontokorrentzinsen aus den Einnahmen des Jahres 1904 K 413·75 und endlich der oberwähnte Rest des Gewinnes pro 1904 per K 1866·39, somit zusammen K 1,190.923·02. Die Generalversammlung beschloß, aus dieser Liquidationsmasse sämtliche noch im Umlaufe befindliche

Prioritätsaktien und Stammaktien mit K 202 pro Stück einzulösen und den Rest von K 3971·02 dem Liquidationsausschusse zur Bestreitung der Kosten der Liquidation zur Verfügung zu stellen, wobei weiters bestimmt wurde, daß ein sich ergebender Überschuß für wohltätige Zwecke Verwendung finden soll. Schließlich ermächtigte die Generalversammlung die Liquidatoren, die noch erübrigenden Geschäfte zur Liquidation im Namen der Gesellschaft durchzuführen, insbesondere die Löschung der Gesellschaftsfirma im Handelsregister zu bewerkstelligen. [E.-M.-Z. 30.996.]

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg. (Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrates Alois Wismeyer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Josef Leo Gormasz die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 50 Stammaktien mit 2 Stimmen und 1255 Prioritätsaktien mit 61 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 72.071·88 (gegen K 71.881·98 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 849·31 (K 845·93), die Betriebsausgaben K 36.460·60 (K 36.363·96), die Verwaltungskosten K 1815·57 (K 3074·52) und der Überschuß K 34.645·02 (Kronen 33.289·43). Abzüglich des Abganges vom Vorjahre per Kronen 29.240·47 (K 31.150·44), verblieben K 5404·55 (K 2138·99). Da die Verzinsung der Forderungen der Südbahn K 31.783·68 (K 31.379·46) erforderte, ergab sich ein Abgang von K 26.379·13 (K 29.240·47). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung den Abgang auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Verwaltungsratsmitglied Josef Wojtech wurde wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde Dr. Julius v. Derschatta neuerlich zum Präsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 31.020.]

Netolitzer Lokalbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Ottokar Kudrna und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Heinrich Mahling die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Netolitzer Lokalbahn statt. An derselben nahmen 9 Aktionäre teil, welche 1215 Aktien mit 605 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 42.387·77 (gegen K 45.534·44 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 648.91 (K 2192·89), die Betriebsausgaben K 40.454·60 (K 35.988·09), der Betriebsüberschuß K 2582·08 (K 11.739·24), die sonstigen Auslagen K 10.743·57 (K 6246·20) und der Betriebsnettoabgang K 8161·49 (Überschuß K 5493·04). Unter Berücksichtigung der Aktivzinsen per Kronen 657·65 (K 1736·69), der Passivzinsen per K 109·80 (0) und der Verwaltungskosten per K 1485·62 (K 2638·33) ergab sich ein Gesamtabgang von K 9099·26 (Überschuß K 4591·40). Da der Hypothekardarlehensdienst K 29.646·36 (K 29.646·36) erforderte, wurde die Landesgarantie mit K 38.745·62 (K 25.054·96) oder mit 135·02 Prozent (87·31 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates wurden sodann wiedergewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Advokat Dr. Ottokar Kudrna zum Präsidenten und Direktor Ferdinand Riedl zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 32.569.]

Eisenbahn Schönwehr-Elbogen. (Generalversammlung.) Am 24. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hans Cžjžek Edlen v. Smidaich und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Josef Leo Gormasz die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen statt. An derselben nahmen 6 Aktionäre teil, welche 4470 Aktien mit 447 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 80.987·87 (gegen K 75.780·99 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 596·91 (K 350·39) die Betriebsausgaben K 39.372·10 (K 40.161·77), die sonstigen Auslagen K 7826·56 (K 5978·34) und der Betriebsüberschuß K 34.386·12 (K 29.991·27). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 828·75 (K 1357·66) und abzüglich der Verwaltungskosten per K 8628·31 (K 8508·87) ergab sich ein Jahresertrag von K 26.586·56 (K 22.840·06). Da der Anlehensdienst K 138.942·26 (K 138.942·26) erforderte, wurde die Staatsgarantie mit K 112.355·70 (K 116.102·20) in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Hans v. Cžjžek, Friedrich Dörfler, Georg v. Haas, Alois Mertn, Josef Ruß und Leo Theumer wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Fabriksbesitzer Hans von Cžjžek zum Präsidenten und Notar Leo Theumer zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 30.432.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXXX. Stückes.) Das am 6. September 1905 herausgegebene CXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2034: Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. September 1905, Z. 31.209, betreffend die Einfuhr von Hühnern in das Großherzogtum Luxemburg.

Nr. 2035: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 6. September 1905, Z. 39.872, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 2036: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 5. September 1905, Z. XII-2919, betreffend die Vorschriften für die Einfuhr von geschlachteten Kälbern, Schafen, Ziegen, Lämmern und Zickeln und deren Fleisch nach Bosnien-Herzegowina.

Nr. 2037: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 5. September 1905, Z. 24.160, betreffend das Ausfuhrverbot für Klauentiere aus dem politischen Bezirke Teschen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des CXXXI. Stückes.) Das am 13. September 1905 herausgegebene CXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2038: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 6. September 1905, Z. 27.013, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine und deren Rohprodukte aus den politischen Bezirken Czernowitz, Gurahumora, Kotzman, Radautz, Storożynetz, Suczawa und Waszkoutz.

Nr. 2039: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 7. September 1905, Z. 26.785, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus Rumänien.

— (Inhalt des CXXXII. Stückes.) Das am 14. September 1905 herausgegebene CXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2040: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. September 1905, Z. 41.694, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des CXXXIII. Stückes.) Das am 16. September 1905 herausgegebene CXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2041: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 7. September 1905, Z. 129.972, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus dem politischen Bezirke Biala.

— (Inhalt des CXXXIV. Stückes.) Das am 21. September 1905 herausgegebene CXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2042: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. September 1905, Z. 42.899, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

Nr. 2043: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 14. September 1905, Z. 133.299, betreffend Maßnahmen aus Anlaß der Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des CXXXV. Stückes.) Das am 22. September 1905 herausgegebene CXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2044: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 21. September 1905, Z. XII-28/7, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2045: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 19. September 1905, Z. 21.137/X, betreffend die Einstellung der tierärztlichen Grenzkontrolle für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Rohrbach.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau beabsichtigt die Lieferung nachstehender Einrichtungen für die Zentralstation der Werkstätte Neu-Sandec im Offertwege zu vergeben, und zwar: zwei Stück Wasserrohrkessel mit Überhitzer, zwei Speisepumpen, zwei Vorwärmer, eine Verbund-Kondensations-Dampfmaschine für 275 HP mit direkt gekuppeltem Drehstromgenerator, eine Rückkühlanlage, Rohrleitungen, diverse Meßapparate und einen Laufkran.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie auf Grund der Offertbestimmungen, die die präzise Beschreibung der Lieferungsgegenstände und die genaue Angabe aller sonstigen Bedingnisse enthalten, zu erfolgen.

Diese Offertbestimmungen und die erforderlichen Projektsskizzen können bei der Fachabteilung für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die vorschriftsmäßig gestempelten, mit den Zeichnungen und genauen Beschreibungen der offerierten Gegenstände belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung mechanischer Einrichtungen für die Zentralstation der Werkstätte Neu-Sandec" versehen, bis längstens **25. Oktober 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau einzubringen.

Bei der Einbringung der Offerte sind keine Vadien zu erlegen; dagegen wird der Ersteher der Lieferung als Kaution 5 Prozent der Vertragssumme einzuzahlen haben.

Die kommissionelle Eröffnung der Offerte findet bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion am 26. Oktober 1905, um 10 Uhr vormittags, statt und hat jeder Offerent das Recht, derselben persönlich oder durch seinen Bevollmächtigten beizuwohnen.

Die Offerenten haben mit ihren Anboten 8 Wochen, vom Tage der Offerteröffnung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte entweder ganz oder teilweise anzunehmen oder abzulehnen.

Alle zur Lieferung gelangenden Artikel müssen unbedingt inländischer Provenienz und aus inländischem Materiale hergestellt sein.

Offerte, welche nach dem vorgeschriebenen Termine eingebracht oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen werden, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Krakau, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Für die im Bau befindlichen Hochbau-Objekte der Stationserweiterung in Salzburg, und zwar eine Werkstätte und ein Kasernegebäude am Rangierbahnhofe, eine Lokomotivremise für 18 Stände und ein Kasernegebäude am Personenbahnhofe nebst kleineren Nebenanlagen gelangt:

1. die Ausführung der Anstreicher- und Malerarbeiten;
2. die Ausführung der Verglasungen;
3. die Ausführung der Installationen für Trink- und Nutzwasserleitungen, Abort-, Bade- und Waschanlagen, und endlich
4. die Lieferung von Jalousien und Plachen

in allgemeiner öffentlicher Offertverhandlung zur Vergebung.

Vor Abgabe des Angebotes ist bei der Direktionskassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck ein Vadium von 5 Prozent der angebotenen Summe zu erlegen, welcher Betrag nach eventuellem Zuschlag der Arbeiten die Kaution zu bilden hat.

Die Arbeiten sind im Laufe der diesjährigen Bausaison zu beginnen und je nach dem Baufortschritte auch zu vollenden. Die restlichen Arbeiten sind im Frühjahre 1906 auszuführen.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Angebote sind unter verschlossenem Umschlage mit der Aufschrift:

„Angebot für die Lieferung und Ausfürung
ad 1. der Anstreicher- und Malerarbeiten,
ad 2. der Glaserarbeiten,
ad 3. von Installationen,
ad 4. von Jalousien

für die Hochbauten der Stationserweiterung Salzburg" bis spätestens **29. September 1905** für die Angebote ad 1 und 2 und bis spätestens **9. Oktober 1905** für die Angebote ad 3 und 4, **12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Angebote erfolgt am nächsten Tage um 9 Uhr vormittags bei der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung und steht es den Anbotstellern oder ihren Vertretern frei, der Angeboteröffnung beizuwohnen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Angebote erfolgt innerhalb 8 Tagen nach dem Eröffnungstage und bleiben die Offerenten bis zu diesem Zeitpunkte an ihr Angebot gebunden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ausdrücklich das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Offerte zu entscheiden, eventuell auch alle Angebote zurückzuweisen.

Die Preisliste als Angebotsbehelf liegt bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg, Weiserstraße 20, 2. Stock, während der Amtsstunden nebst den Projektsplänen und Bedingnissen zur Einsicht auf und kann dort mit dem zur Angebotsstellung vorgeschriebenen Offertformulare auch käuflich erworben werden.

Ermäßigte Tarife für Transporte von Inventar, Materialien etc., sowie ermäßigte oder freie Fahrten für Angestellte oder Arbeiter werden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nicht gewährt.

Angebote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, am 20. September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Bau-Ausschreibung

für die

Herstellung diverser Hochbauten anläßlich der Erweiterung der Station Obernitz.

Anläßlich der Erweiterung der Station Obernitz der Linie Prag—Moldau werden die zugehörigen Hochbauarbeiten in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben.

Die Baukosten für den Hochbau sind auf rund K 80.000 veranschlagt.

Das Vadium beträgt K 4000.

Die Offertformulare, Bedingnisse und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag (Abteilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse Nr. C. 1564/II, während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind versiegelt bis spätestens **14. Oktober 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet am gleichen Tage, 2 Uhr nachmittags, statt und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzutun vermögen und daß sich des weiteren die k. k. Staatsbahnverwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler - Berichtigung in einer Kundmachung.

In der Kundmachung Nr. [1335] im Verordnungs-Blatte Nr. 107 vom 16. September 1905 ist der Frachtzuschlag für gewöhnliches Eilgut zu dem Kartierungsfrachtsatze im Verkehre mit der Station Bakovár von 4 Heller auf 9 Heller pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, im September 1905. St.E.G. Z. 111.619-K/05.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1406]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre zwischen der Station Mšeno einerseits und ungarischen Stationen anderseits.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Sudoměřic-Skalsko—Altpaka werden die in den nachbezeichneten Tarifen für den Verkehr zwischen der Station Mšeno der Lokalbahn Melnik-Mšeno einerseits und ungarischen Stationen anderseits enthaltenen direkten Frachtsätze und kilometrischen Distanzen außer Kraft gesetzt, und zwar:

a) Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900: Auf den Seiten 42 und 59 dieses Tarifes die bezüglichen Frachtsätze des 1. und 2. Schnittarifes (österr. Stationen) samt den zugehörigen kilometrischen Distanzen.

b) Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. Juli 1900: Auf den Seiten 39, 97, 108, 116, 124, 132, 140 und 148 des Tarifes, ferner auf Seite 48 des Nachtrages I zu diesem Tarife die bezüglichen Frachtsätze und auf den Seiten 39, 163, 174, 182, 190, 198, 206 und 214 des Tarifes die kilometrischen Distanzen.

Wien, im September 1905. St.E.G. Z. 109.996-K/05.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1407]

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Einreihung von „Äpfel- und Birnensaft, unvergoren," unter die ermäßigten Eilgüter.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1907, wird „Äpfel- und Birnensaft, unvergoren," bei Aufgabe als Eilgut auf Strecken der am Gütertarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen beteiligten Verwaltungen zu den für ermäßigte Eilgüter geltenden Frachtsätzen abgefertigt.

Wien, im September 1905. St.E.G. Z. 104.793-K/05.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1408]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 16 (Holzstoff u. s. w.) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Schwertberg	Nach Mühldorf in Oberbayern	Nach Straubing
	Mark für 100 kg	
Abteilung II	0·70	0·77
„ III	0·75	0·85
„ IV	0·79	0·94
„ V	0·88	1·04

Wien, am 21. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.643/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1409]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Ermäßigung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 19 (Spat etc.)

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen an Stelle der auf Seite 27 des Nachtrages XIV zum obengenannten Gütertarife für die Station Wölsendorf angegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 19 (Spat etc.) nachstehende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	Von Wölsendorf Frachtsätze in Mark für 100 kg
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.	
Aßling	1·60
Graz St.B.	1·62
Leoben	1·19
Leobersdorf	1·24
Steyr	0·96
Villach	1·48
Wien Donauquaibahnhof	1·28
Wien I K.E.B. (Westbhf.)	1·23
Wien II K.F.J.B.	1·23
Wien Lagerhaus	1·23
Wien Praterquai	1·23
Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.	
Graz S.B.	1·55
Leoben	1·19
Mürzzuschlag	1·48
Pöltschach	1·77
Ternitz	1·42
Villach	1·48

Wien, am 21. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.650/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1410]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigungen im Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 3.

In dem vom 1. Jänner 1905 gültigen Nachtrag V zu dem ab 1. Jänner 1901 gültigen Tarife für den Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, werden folgende Berichtigungen durchgeführt:

Auf Seite 22 unter Post-Nr. 1 wird der Frachtsatz der Klasse II in der Relation Hidegkut-Gyönk—Warnsdorf von 794 Heller auf **787** Heller;

auf Seite 28 unter Post-Nr. 4 in der Relation Lodenic—Buda-Császárfürdö-kitérö, resp. Budapest-Kelenföld, Budapest d. v. und Ó-Buda-Filatorigát der unter a) enthaltene Frachtsatz der Klasse I von 781 Heller auf **750** Heller, der unter b) enthaltene Frachtsatz der Klasse II von 607 Heller auf **593** Heller;

auf Seite 59 unter Post-Nr. 77 in der Relation Lajta-Ujfalu—Trautenau der unter a) enthaltene Frachtsatz von 393 Heller auf **373** Heller;

auf Seite 79 unter Post-Nr. 131 in der Relation Györ—Schreckenstein der unter b) enthaltene Frachtsatz von 1478 Heller auf **1748** Heller pro 100 kg berichtigt.

Ferner ist auf den Seiten 61 und 62 unter Post-Nr. 81 und 82 in der Rubrik „Artikel" anstatt der Bezeichnung „E—18" zu setzen „E—17/b) 1—2", weiters unter Post-Nr. 82 in die Rubrik „Anmerkung" einzuschalten: „Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger."

Schließlich ist auf Seite 89 unter Post-Nr. 156 in der vorletzten Rubrik in der unter c) enthaltenen Bestimmung anstatt „5000 kg" zu setzen „10.000 kg".

Wien, am 21. September 1905. S.B. Z. 11.065-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1411]

Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufnahme des Lagerhauses der landwirtschaftlichen Bank in Lemberg unter die Reexpeditionsstellen.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1905 ist die im Tarife, Teil III, Heft 4, vom 1. Dezember 1898 enthaltene Reexpeditionstabelle unter A wie folgt zu ergänzen:

Die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist zulässig	Für Sendungen bestimmt nach Stationen der Gruppe / mit Herkunft von Stationen der Gruppe			
	I	II	III	IV
v) Lagerhaus der landwirtschaftlichen Bank in Lemberg . .	A—E	A—E	A—E	A—E

Wien, am 22. September 1905. T.-A.-B.-Z. 15.675/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1412]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Herabsetzung von Frachtsätzen des Tarifes, Teil II, Heft 5.

Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, werden die im Tarife, Teil II, Heft 5, des Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverbandes auf Seite 41 für den Verkehr in der Relation Budapest-Kelenföld, resp. Buda-Császárfürdö-kitérö, Ó-Buda-Filatorigát und Budapest d. v.—Groß-Meseritsch unter a) und b) enthaltenen Frachtsätze von 201 Heller auf 191 Heller pro 100 kg herabgesetzt.

Wien, am 21. September 1905. S.B. Z. 11.067-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1413]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 2.

Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1905 treten die im Anhange (vom 1. Juli 1905) zu obigem Tarifhefte enthaltenen Schnittholzfrachtsätze von den Stationen Komańcza, Lawoczne, Łupków, Neu-Łupków und Zagórz ohne Ersatz außer Kraft.

Wien, am 20. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.757/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1414]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn.

Aufhebung von Fahrpreisen.

Die zwischen Kuttenberg Stadt einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft anderseits im Tarife, Teil II, vom 1. Juli 1905 für die direkten Personenverkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn etc. anderseits enthaltenen direkten Fahrpreise werden mit Wirksamkeit vom Tage der Betriebseröffnung auf der k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn durch die k. k. österr. Staatsbahnen aufgehoben.

Wien, am 22. September 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1415]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Auflassung der Güternebenstelle in Hohenfurth.

Die Güternebenstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Hohenfurth wurde wegen geringer Frequenz mit 31. August 1905 aufgelassen.

Linz, im September 1905. Z. 28.827/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1416]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Zuckerrüben, frische, etc.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für die nachbenannten Sendungen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

a) für Zuckerrüben, frische:
   von Göllersdorf Ö.N.W.B. nach Grußbach-Schönau St.E.G. 40 Heller für 100 kg;

b) für Zuckerrübenabfälle, Zuckerrübenschnitze, Zuckerrübenschnitzabfälle und Preßrückstände von Rüben, auch Diffusionsrückstände, sowie Saturationsschlamm:
   von Grußbach-Schönau St.E.G. nach Göllersdorf Ö.N.W.B. 29 Heller für 100 kg.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 22. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905. [1417]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Ausstellung für Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft in Steyr. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der in der Zeit vom 7. bis 17. September 1905 in Steyr stattgefundenen Ausstellung für Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben. Durch diese Verfügung hat die für diese Ausstellung bereits früher zugestandene Begünstigung (s. Nr. 101 dieses Blattes vom 31. August 1905 unter „Sonstige Nachrichten") eine Erweiterung erfahren.

Landwirtschaftliche Ausstellung in Würbenthal. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgegenstände und -Tiere.) Anläßlich der vom 8. bis 10. September 1905 in Würbenthal stattgefundenen landwirtschaftlichen Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Landwirtschaftliche Ausstellung in Linz. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und Tiere.) Anläßlich der in der Zeit vom 3. bis 10. September 1905 in Linz stattgefundenen landwirtschaftlichen Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausstellung aus Anlaß des Volksfestes in Ried. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der in der Zeit vom 27. bis 30. August 1905 aus Anlaß des Volksfestes in Ried abgehaltenen Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Internationale Geflügelausstellung in Prag. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der in der Zeit vom 28. September bis 1. Oktober 1905 in Prag stattfindenden Internationalen Geflügelausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausstellung für Agrikultur und Industrie in Tarnów. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der in der Zeit vom 28. September bis 5. Oktober 1905 in Tarnów stattfindenden Ausstellung für Agrikultur und Industrie wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den in Galizien gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Geflügel- und Kaninchenausstellung in Jaroslau. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der vom 8. bis 10. September 1905 in Jaroslau stattgefundenen Geflügel- und Kaninchenausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den in Galizien und in der Bukowina gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Preisreitkonkurrenz der Kampagnereiter-Gesellschaft in Wien. (Gewährung des Militärtarifes.) Anläßlich der alljährlich einmal in Wien stattfindenden Preisreitkonkurrenz der Kampagnereiter-Gesellschaft haben bis auf Widerruf die an dem Militärtarife für Eisenbahntransporte, gültig vom 1. Mai 1905, beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen für die Beförderung der an der erwähnten Preisreitkonkurrenz aktiv beteiligten Militärpersonen, sowie für den Transport der hierzu bestimmten Konkurrenzpferde und deren Pferdewärter bei Reisen vom Garnisonsorte nach Wien und zurück die Anwendung des Militärtarifes auf Grund von für diesen Fall ausgestellten Marschrouten bewilligt.

Ausland.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr. (Nachtrag V zum Heft 1.) Am 4. September 1905 trat der Nachtrag V zum Heft 1 des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. nach Stationen der Badischen Staatseisenbahn in Kraft, u. a. enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Freiburg Süd und anderweite, teilweise erhöhte, von der Badischen Staatseisenbahn bereits veröffentlichte Frachtsätze für die Station Freiburg-Wiehre. Preis des Nachtrages 10 Pfg.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Gütertarif. (Nachtrag XVIII.) Zum obgenannten Gütertarife trat am 1. September 1905 der Nachtrag XVIII in Kraft. Er enthält im wesentlichen anderweite, vom Tage der Eröffnung der Strecke Senftenberg-Zschipkau geltende Entfernungen für die Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, neue Ausnahmesätze für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster im Verkehre nach der Station Teltow des Direktionsbezirkes Halle, Ausnahmetarifsätze für Gießereiroheisen im Verkehre nach der Station Meißen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie einige Entfernungsberichtigungen des Nachtrages XVI zum Gütertarife.

Soweit durch diese Entfernungsberichtigungen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 31. Oktober 1905 in Wirksamkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages können von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der beteiligten Stationen käuflich bezogen werden.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Einführung neuer, bezw. geänderter Frachtsätze.) Vom 1. September 1905 wurden neue Sätze nach der an der Strecke Dittersbach—Glatz gelegenen Station Nieder-Königswalde, sowie geänderte Sätze nach den Stationen Lewin und Kudowa-Sackisch des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau eingeführt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 14. Oktober 1905 in Geltung.

Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Getreide u. s. w. aus bayerischen Lagerhäusern über Lindau vom 1. August 1905. (Ergänzung.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Tabelle A auf Seite 5—13 des Tarifes ergänzt wie folgt:

	München O.B.
	Centimes für 100 kg
Allach	17
Beratzhausen	60
Bruck b. München	22
Dachau	19
Geisenhausen	42
Köfering	51
Mirskofen	41
Neumarkt i. Oberpf.	68
Pfaffenhofen a. Ilm	33
Reichertshausen	32
Reichertshofen	39
Seubersdorf	64
Weichering	42

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Richtigstellungen.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 62 vom 30. Mai 1905 auf Seite 1494 unter Ziffer 5 aufgeführte Kunstausstellung in Rothenburg a. T. wird nicht am 15. September, sondern erst Mitte Oktober 1905 und die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 67 vom 10. Juni 1905 auf Seite 1578 unter Ziffer 1 aufgeführte Handwerksausstellung in Köln wurde nicht am 22. sondern bereits am 20. August 1905 geschlossen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr für Getreide u. s. w. über Wien oder Passau Donaulände. Ausnahmetarif I (Verkehr nach Bayern), gültig vom 1. August 1904. (Einhebung eines Wasserfrachtzuschlages.) Die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft bringt durch ihre Agentien für alle ab 1. September 1905 bis Schluß der diesjährigen Schiffahrt in Bestimmung nach bayerischen Bahnstationen via Passau Donaulände zur Aufgabe gelangenden Sendungen, falls diese diesjährig noch bergwärts über Wien hinaus zur Abfuhr gelangen, einen Wasserfrachtzuschlag (Expeditionsprämie) im Betrage von 5 Pfg. für 100 kg zur Einhebung.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit, Teil II, Heft 2, vom 15. Juni 1904. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 20. August 1905 ab wurden die Stationen Bitsch und Devant-les-Ponts der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr. 13 (Petroleum, raffiniertes) mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach	Von		
	Regensburg Donaulände transit	Deggendorf Donaulände transit	Passau Donaulände transit
	10 t	10 t	10 t
	Pfennig für 100 kg		
Bitsch	199	225	231
Devant-les-Ponts	245	267	271

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit, Teil II, Heft 1, vom 15. Juni 1904. (Nachtrag I.) Am 1. September 1905 gelangte der Nachtrag I, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, zur Einführung.

Preis 5 Pfg. für das Stück.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Mai 1897. (Ergänzung.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 101 vom 31. August 1905 auf Seite 2202 enthaltene Notiz obigen betreffs wurde dahin ergänzt, daß mit Wirksamkeit vom 20. August 1905 die Entfernungen

Bruckmühl—Eger transit . . . . . 337 km
„ —Furth i. W. transit . . 301 „
„ —Passau transit . . . . 191 „

in den Tarif aufgenommen wurden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Neuer Ausnahmetarif Nr. 10 für Saatgut) Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 ab*) trat an Stelle des seitherigen Ausnahmetarifes Nr. 10 nachstehender

Ausnahmetarif Nr. 10 für Saatgut.

Für Saatgut aller Art, wie Saatgetreide, Sämereien, Saatpflanzen, Setzlinge u. s. w., wird die Fracht bei Aufgabe als Frachtstückgut mit 50prozentiger Ermäßigung, bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen nach Spezialtarif III (Nebenklasse Spezialtarif II) berechnet.

Die ermäßigte Fracht wird sogleich bei der Abfertigung berechnet, wenn die Sendung von einer durch die Saatzuchtanstalt an der kgl. Akademie für Landwirtschaft und Brauerei in Weihenstephan anerkannten Saatgutzüchterei**) aufgegeben und im Frachtbriefe ausdrücklich als „Saatgut" bezeichnet wird. Die Eisenbahn behält sich vor, den Nachweis der Richtigkeit dieser Angabe zu verlangen.

In allen anderen Fällen wird zunächst die gewöhnliche Fracht berechnet, der Unterschied zwischen dieser und der ermäßigten Fracht jedoch dem Empfänger der Sendung — auch bei frankierten Sendungen — erstattet, wenn er dies binnen drei Monaten nach Ankunft der Sendung unter Vorlegung des Original-Frachtbriefes und einer Erklärung nach dem im folgenden Absatze vorgeschriebenen Muster beantragt:

Erklärung.

Ich / Wir . . . . erkläre(n) hiermit auf Pflicht und Gewissen, daß die nachstehend aufgeführten Saatgutsendungen von mir / uns im eigenen landwirtschaftlichen Betriebe verwendet worden sind — an Landwirte und landwirtschaftliche Verwaltungen zur Aussaat im eigenen landwirtschaftlichen Betriebe abgegeben worden sind.

Ich bin / Wir sind bereit, auf Verlangen der Eisenbahn durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege und durch eine auf meine / unsere Kosten vorzunehmende Prüfung dieser Beweismittel die tatsächliche Verwendung zur Aussaat nachzuweisen.

Lfde. Nr.	Eingangstag	Inhalt	Versand-station	Gewicht kg
	der Sendung			

Name } des im Frachtbriefe genannten
Stand } Empfängers

Wenn der im Frachtbriefe genannte Empfänger die Sendung nicht im eigenen landwirtschaftlichen Betriebe zur Aussaat verwendet hat, ist er verpflichtet, der Eisenbahnverwaltung auf Verlangen die Landwirte oder landwirtschaftlichen Verwaltungen (Gutsverwaltungen) zu nennen, an welche er die Sendung abgegeben hat.

Der Erstattungsantrag ist an die der Empfangsstation vorgesetzte Eisenbahn-Betriebsdirektion zu richten.

*) Die Bestimmung des seitherigen Ausnahmetarifes Nr. 10, wonach bei Sendungen an kgl. Behörden und Dienststellen, an einen landwirtschaftlichen Bezirksausschuß oder einen dem Landesverbande landwirtschaftlicher Darlehenskassenvereine angeschlossenen Verein von dem Nachweise der Verwendung abgesehen wird und die ermäßigte Fracht sogleich bei der Abfertigung zu berechnen war, bleibt bis 15. Oktober 1905 in Kraft.

**) Die anerkannten Saatgutzüchtereien werden jeweils im Tarifanzeiger bekanntgegeben.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit, Teil II, Heft 2, vom 15. Juni 1904. (Nachtrag I.) Am 1. September 1905 trat der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Preis des Nachtrages 10 Pfg. für das Stück.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. März 1904. (Stationsnamenänderung.) Auf Seite 8 und 13 des Tarifnachtrages II ist der Stationsname Berghausen-Werne abzuändern in „Bergkamen-Werne".

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Ergänzung.) Im III. Nachtrage wurden die Tarifkilometer (für Nürnberg Viehhof gültig von der Eröffnung dieser Station) ergänzt.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1905 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Nachtrag XVII.) Am 1. September 1905 trat der Nachtrag XVII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Beförderung von Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofenbetriebe nach der Station Schalke Süd des Direktionsbezirkes Essen, sowie Ergänzungen des Haupttarifes.

Die Frachtsätze von den Stationen Altenstadt i. Schwaben, Klertissen und Memmingen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen gelten erst von einem später noch bekannt zu gebenden Tage ab.

Preis des Nachtrages Mk. 0·10.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Änderungen.) Mit Gültigkeit vom 4. September 1905 sind die Entfernungen für Freiburg i. Br. und Freiburg-Wiehre auf Seite 28 des Tarifes wie folgt abzuändern:

Von Freiburg i. Br. nach	Konstanz transit	auf	166 km
	Passau „	„	570 „
	Simbach „	„	509 „
Von Freiburg-Wiehre nach	Konstanz „	„	164 „
	Passau „	„	568 „
	Simbach „	„	507 „

Die gemäß Nachtrag III, Seite 11, bei Freiburg-Wiehre angebrachte Fußbemerkung ist zu streichen.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Oktober 1896. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. September 1904 wurden die Stationen Bublitz des Direktionsbezirkes Danzig, Stallupönen des Direktionsbezirkes Königsberg und Vietz des Direktionsbezirkes Bromberg in den direkten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden

für Bublitz die Entfernungen für Stargard i. Pom. unter Zuschlag von 155 km,

für Stallupönen die Entfernungen für Schönsee i. Westpr. unter Zuschlag von 326 km,

für Vietz die Entfernungen für Cüstrin-Altstadt unter Zuschlag von 22 km

zugrunde gelegt.

Deutschland. (Tarifierung von Holzessig.) Die General-Direktion der Bayerischen Staatseisenbahnen richtete kürzlich an die bayerischen Handels- und Gewerbekammern die Aufforderung, sich über die Streichung von „Holzessig (Holzsäure)" aus dem Spezialtarife I zu äußern. Der Antrag, den Satz „Holzessig, zu Speisezwecken nicht verwendbar (aus Holzessig gewonnene Essigsäure, auch in jeder Verdünnung durch Wasser, gehört zu den allgemeinen Wagenlagungsklassen)" aus Spezialtarif I zu streichen, geht von der Eisenbahn-Direktion Berlin aus, weil der durch den Zusatz erstrebte Endzweck, die Alkoholessigindustrie gegenüber der Holzessigindustrie davor zu schützen, daß auch aus Holz gewonnene Essigsäure als Holzsäure des Spezialtarifes I deklariert werde, schon lange nicht mehr erfüllt werde. Die Verwendungsmöglichkeit erweise sich schon längst nicht mehr als brauchbares Merkmal zwischen Holzsäure und Essigsäure. Im Laufe der Zeit habe sich die chemisch-technische Beschaffenheit der Holzsäure und der hieraus namentlich für die Teerfarbenindustrie gewonnenen Essigsäurefabrikate so verbessert, daß ein großer Teil der tatsächlich zu gewerblichen Zwecken verwendeten Holzsäure auch ohne besonderes Reinigungsverfahren ohne weiteres zu Speisezwecken verwendbar wäre. Die erhebliche Verbesserung ergebe sich auch daraus, daß heute 100 kg rohe Holzsäure Mk. 45·— kosten, die früher nur Mk. 12·— gekostet haben. Die Streichung der Post Holzsäure in Spezialtarif I käme auch den kleinen Betrieben, die Alkohol vergären, zugute. Schließlich hätten die Holzsäurefabrikanten selbst weniger Wert darauf gelegt, daß Holzsäure den billigeren Spezialtarif I genieße, als darauf, daß die Holzsäureerzeugnisse in allen Verkehrsgebieten gleichmäßig behandelt würden.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Russisch - Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. (Internationale Eisenbahnkonferenz.) Dem Verkehrsministerium ist die Nachricht zugegangen, daß zum 6./19. August in Brüssel eine internationale Konferenz in Sachen des Russisch-Deutsch-Niederländischen Eisenbahnverbandes einberufen worden ist. Die russische Regierung wird der Konferenz nachstehende Fragen vorlegen:

1. Maßnahmen zu beschleunigter Auszahlung von Nachnahmen;
2. Ergänzung des Textes der Nachnahmezertifikate durch einen besonderen Punkt, welcher die Verantwortlichkeit des Absenders für die Richtigkeit der im Frachtbriefe gemachten Angaben über die Güter betrifft, sowie auch den Grad der Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für die Sendung;
3. Abkommen über falsch dirigierte Sendungen;
4. Festsetzung eines Termines für Entscheidung von Reklamationen, welche die Rückzahlung zu hoch erhobener Frachten betreffen;
5. Vorladungen, die von russischen Friedensrichtern an deutsche Bahnen gesandt werden. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Rußland. (Tarifermäßigungen.) Die Tarifsätze für den Eisenbahntransport von Wein, Früchten, Gemüsen und anderen schnellverderbenden Frachten sind gegen die bestehenden etwas herabgesetzt worden; sie sollen demnächst in der Tarifsammlung der russischen Eisenbahnen publiziert werden. — Das Finanzministerium hat beschlossen, den Eisenbahntarif für Büchersendungen zu verbilligen und diese Sendungen denen von Zeitungen, Journalen u. s. w. gleichzustellen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Salztarife.) Im Departement für Eisenbahnangelegenheiten wird, wie wir der „Now. Wr." entnehmen, eine Kommission, bestehend aus Vertretern der Eisenbahnen, Börsenkomitees und Salzindustriellen eingesetzt, um neue Tarife für den Transport von Salz auszuarbeiten.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Besondere Konferenzen bei den russischen örtlichen Kronseisenbahnverwaltungen.) Diese Konferenzen sind zurzeit niedergesetzt worden, um alle Fragen zu beraten, die mit der kommerziellen Exploitation der Kronsbahnen zusammenhängen. So sollen diese Konferenzen alle Angelegenheiten prüfen, die sich auf eine unrichtige Schätzung der Waren beziehen, ferner sollen sie Maßnahmen ausarbeiten, die den Bedürfnissen des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft im Rayon der betreffenden Bahn entsprechen und das häufige Umladen, den Aufenthalt in der Zustellung und andere Unregelmäßigkeiten im Geschäftsverkehre beseitigen können.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Innerrussischer Getreideverkehr.) Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß mit Gültigkeit vom 20. Juli/3. August a./n. St. 1905 die Absender von Getreide jeder Art berechtigt sind, bis zum 1./14. September a./n. St. 1905 ihre zur Auflieferung gebrachten Getreidesendungen ohne Entrichtung eines Lagergeldes zurückzuziehen, falls diese Sendungen vor dem 1./14. Juli a./n. St. 1905 zugeführt worden sind. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Ausstellungen in Petersburg.) Im Dezember laufenden Jahres soll in Petersburg, wie das dortige k. u. k. General-Konsulat im Juliberichte mitteilt, eine internationale Ausstellung von Leder und Häuten, Fellen, Federn und Flaumfedern und Fabrikaten daraus stattfinden. Der Tag der Eröffnung der Ausstellung wird erst später angezeigt werden. Das Bureau der Ausstellung befindet sich in St. Petersburg, Fontanka 10, wohin eventuelle Anfragen und Anmeldungen zu richten sind. Die Gesellschaft der russischen Zivilingenieure beabsichtigt die Veranstaltung einer Baukunstausstellung, welche in der Zeit vom 3. April bis 23. Mai 1906 in Petersburg stattfinden soll. Das Bureau des Ausstellungskomitees befindet sich in St. Petersburg, Serpuchowskaja 10. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Petroleumtarife.) Die Gesellschaft zur Verbreitung von russischen Naphthaprodukten in Deutschland hat sich an das russische Verkehrsministerium mit der Bitte gewendet, den Transporttarif für Naphthaprodukte aus Baku nach den Grenzpunkten des Königreiches Polen um $^1/_{100}$ Kop. pro Pud und Werst zu ermäßigen, da das galizische Petroleum das russische aus Deutschland zu verdrängen beginne. Das genannte Ministerium hat dieses Gesuch laut einem Berichte des k. u. k. General-Konsulates in Warschau abschlägig beschieden, da man gegebenenfalls eine ebensolche Ermäßigung bis zu den baltischen Häfen anstreben könnte. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Ausgabe neuer Nachträge.) Mit Gültigkeit vom 4. September bis 31. Dezember 1905 gelangen folgende Nachträge zur Ausgabe:

a) II. Nachtrag zum Heft 2 (Badische Bahn—Westschweiz).
b) II. Nachtrag zum Heft 3 (Badische Bahn—Ostschweiz).
c) II. Nachtrag zum Heft 11 (Ausnahmetarif für Eisen und Stahl u. s. w.).
d) I. Nachtrag zum Heft 12 (Ausnahmetarif für Getreide u. s. w.).
e) I. Nachtrag zum Heft 13 (Ausnahmetarif für frische Äpfel und Birnen).
f) I. Nachtrag zum Heft 15 (Ausnahmetarif für Zement u. s. w.).

Diese Nachträge enthalten im wesentlichen geänderte Frachtsätze für Freiburg-Wiehre, Frachtsätze für die neue Station Freiburg Süd, Stückgutfrachtsätze für Petershausen in Baden, sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen der Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen und der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der großherzogl. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Die Nachträge können von den beteiligten Verwaltungen, sowie vom vorgenannten Verkehrsbureau bezogen werden.

Gruppe I, Wechseltarife der Preußisch - hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, Oberschlesischer und Niederschlesischer Kohlentarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Station Slupia.) Am 1. September 1905 wurde die zwischen den Stationen Kempen i. Pos. und Lenka an der Bahnstrecke Posen—Kreuzburg gelegene Station Slupia für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet.

Mit demselben Tage wurde die Station Slupia in den Gütertarif der Gruppe I, in die Wechseltarife der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, sowie den Oberschlesischen und Niederschlesischen Kohlentarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Nachtrag II.) Am 1. September 1905 trat der Nachtrag II zum Anhang der Hefte 1 und 2 des obgenannten Güterverkehres in Kraft. Er enthält Frachtsätze für die Beförderung von Dienstgutsendungen von den sächsischen Versandstellen Leipzig I bayer. Bhf., Meißen und Radebeul und die Einbeziehung der bayerischen Stationen Kirchseeon, Nürnberg-Dutzendteich und Pasing als Empfangsstellen. Die Erhöhung der Teilentfernung Leipzig I bayer. Bhf.—Hof im Verkehre mit Pasing gilt erst vom 16. Oktober 1905 an. Der Nachtrag ist durch die beteiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.

Gruppentarif I. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 wurde:

a) die Station Tarnau als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 b für Mergel zum Düngen,
b) die Station Scharley als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 5 f für Steine, Abteilung B,

einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Änderungen von Stationsnamen.) Vom 1. Oktober 1905 ab erhalten der Bahnhof Cues-Berncastel die Bezeichnung „Berncastel-Cues“ und der Haltepunkt Cues-Dorf die Bezeichnung „Cues“.

— (Neue Bezeichnung der Station Cabel.) Am 1. Oktober 1905 erhält die an der Bahnstrecke Hagen—Siegen gelegene Station Cabel die Bezeichnung „Kabel“.

— (Neue Bezeichnung der Station Paderborn.) Die an der Strecke Altenbeken—Soest gelegene Station Paderborn erhält fortan die Bezeichnung „Paderborn Hptbhf.“.

Rußland. (Tarifkonferenz in St. Petersburg.) Auf der am 23. August / 5. September a. / n. St. 1905 in Petersburg zusammengetretenen 106. allgemeinen Tarifkonferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen wurden, wie wir erfahren, unter anderem folgende Fragen beraten, die ein allgemeines Handelsinteresse haben dürften:

1. Tarifierung von gegossenen, gerippten und ungeschliffenen Glasplatten in gewöhnlichen Messingrahmen.
2. Tarifierung von Graphitfarbe.
3. Tarifierung des Futtermittels „Derby“.
4. Tarifierung von Braunstein bei Beförderung von der Station Kriwoi-Rog.
5. Ermäßigung des Tarifes für denaturierten Spiritus und von Rohspiritus, der denaturiert werden soll.
6. Ermäßigung des Tarifes für Zwiebeln.
7. Tarifierung von roher Kartoffelstärke.
8. Tarifierung von Flaschenverschlüssen aus Porzellan.
9. Anwendung des Exporttarifes für sibirische Butter, die unterwegs eingelagert wurde, auch in den Fällen, wenn das von der Einlagerungsstation weiterbeförderte Quantum größer als das ursprüngliche Quantum ist, und Feststellung der zulässigen Differenz.
10. Tarifierung von gebranntem Malz (Malzkaffee).
11. Tarifierung von gemahlenen Preßrückständen von Baumwollensamen.
12. Tarifierung von Eisen, welches in Leinwand, Matten oder Papier verpackt ist.
13. Tarifierung von Petroleumküchen aus verkupfertem Blech.
14. Tarifierung von Babbit-Abfallspänen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Rußland. (Rückgang der Zuckerausfuhr über Danzig.) Die „Torg. Prom. Gas.“ schreibt: „Wenn man die Summe aus der eben abgeschlossenen Kampagne 1904/05 zieht, ist man genötigt, einen Rückgang von 35 Prozent in der Ausfuhr von russischem Kristall- und Rohzucker über Neufahrwasser in der Zeit vom 1. August 1904 bis 31. Juli 1905 zu vermerken. Während der verflossenen Kampagne wurden etwa 2,299.879 Pud gegen 3,566.920 Pud in der Vorkampagne ausgeführt. Diese Abnahme erklärt sich durch einen vollständigen Rückgang des Exportes nach England, Holland, Amerika, Japan und China. Gleichzeitig ist der Export nach Portugal und Persien ein wenig zurückgegangen. Der Verlust der genannten Märkte ist jedoch bis zu einem gewissen Grade wettgemacht durch eine Steigerung des Exportes nach Norwegen. Die Resultate der letzten Kampagne übertreffen die vorhergehende fast um das doppelte. Der Absatz russischen Zuckers nach Afrika (Zanzibar, Lorenzo-Marquez, Beira, Dschibuti) ist gleichfalls stark gestiegen, von 3056 Pud in der Kampagne 1903/04 auf 30.393 Pud. Fast ebenso bedeutend ist die Steigerung des Absatzes von russischem Zucker nach Arabien: 46.607 Pud gegen 12.825 Pud. Neue Punkte von Bedeutung waren in der letzten Kampagne: Konstantinopel, Saloniki, Smyrna und Bremen. Ein Hauptkonsument von russischem Zucker nach dem Abfall Englands wurde Finnland. Die Menge des nach Finnland ausgeführten russischen Zuckers betrug 1,000.982 Pud, d. i. etwa 43 Prozent des gesamten in der Kampagne 1904/05 über Danzig exportierten Zuckers.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Rußland. (Holzhafen in Wloclawek.) Die Errichtung eines Holzhafens in Wloclawek an der Weichsel ist einstweilen aufgegeben worden. Da aber dieser Hafen für die Entwicklung des russisch-polnischen Holzhandels von großer Wichtigkeit ist, wollen die Warschauer Holzhändler wie das k. u. k. General-Konsulat in Warschau mitteilt, diesen Hafen aus eigenen Mitteln bauen und für die Benützung eine noch festzusetzende Taxe erheben. [„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Blexen.) Mit Wirkung vom 1. September 1905 wurde die Station Blexen der großherzogl. Eisenbahn-Direktion Oldenburg in die Ausnahmetarife Nr. 1, 2, 4, 5 a, 5 b, 8, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 20 des Tarifheftes 7 vom 1. Juli 1904 aufgenommen.

Die in diesen Ausnahmetarifen für die Stationen Brake, Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham vorgesehenen Frachtsätze gelten unverändert auch für Blexen.

Staatsbahngütertarif, Gemeinsames Heft 2 A. (Nachtrag 2.) Am 1. September 1905 trat ein Nachtrag 2 in Kraft; er enthält neben Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 14 für Zucker zur Ausfuhr und S 5 für Eisen und Stahl u. s. w. nach Seehäfen, einen neuen ermäßigten Ausnahmetarif 10 b für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, und für Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut.

Näheres beim Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Alexanderplatz.

Oberschlesisch - Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Station Thurmberg.) Am 1. September 1905 wurde die an der Bahnstrecke Berent—Karthaus zwischen Gr.-Kresin und Schlawkau gelegene Station Thurmberg des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig mit den Sätzen der Station Semlin in den obigen Kohlenverkehr einbezogen.

Oberschlesisch - Berlin - Stettiner Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Station Alt-Tramm.) Vom 1. September 1905 wurde die an der Bahnstrecke Belgard—Kolberg zwischen Belgard und Degow gelegene Station Alt-Tramm des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Stettin mit den Sätzen der Station Kolberg in den obigen Kohlenverkehr einbezogen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1610	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 100 293/05	beteiligten Verwaltungen	1. Steinkohle, Anthrazit, Kohlenbriketts, und 2. Koks des Ausnahmetarifes 30 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Marchegg	1. Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904		96 Pfennig*)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfg. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfg. für 100 kg. Ad 1. Übersteigt die Belastung eines Wagens dessen Ladegewicht, so wird für das bahnseitig festgestellte Mehrgewicht eine Frachtgebühr nicht erhoben, sofern dieses nicht mehr als 2½ Prozent des Ladegewichtes beträgt. Wenn die Überlast mehr als 2½ Prozent bis einschließlich 5 Prozent des Ladegewichtes beträgt, so wird ohne Berücksichtigung des Gutgewichtes die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung berechnet
				Schönpriesen-Umschlag						91 Pfennig*)				
				Dresden-Elbkai						118 Pfennig				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1611	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.892-C I/05		Fassoneisen (Stahl); Konstruktionsteile, eiserne und stählerne; Bleche und Platten (auch Panzerplatten); Röhren und Säulen (auch Maste); Ketten, Drahtketten, Drahtseile und Drahtwaren; Anker; Maschinen und Maschinenteile und Pumpen aus den Pos. E—5 und E—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juli 1905, wenn zu Schiffsbau- und Ausrüstungszwecken der Handels- oder der k. u. k. Kriegsmarine bestimmt	Wien (Matzleinsdorf)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen an Schiffsbau-Etablissements, bezw. an die k. u. k. Kriegsmarine adressiert sein	vom 1. Oktober 1905 bis Ende Dezember 1905	**Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, bezw. Anhang hierzu**	Bezüglicher Sonderfrachtsatz besteht nicht	**152 Heller**		**im Kartierungswege**		
1612	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905 **Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 98.404/05		Vom 1. Oktober 1905 ab, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, werden für aus dem Abfalle der Basaltschottergewinnung erzeugte Kunststeinwaren, und zwar für Dachziegel, Stiegenstufen, Platten, Röhren und Dielen, von Czernosek Ö.N.W.B. die Frachtsätze des Spezialtarifes 3 in dem Falle berechnet, wenn die Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn einzeln oder zusammen mit mehr als 100 km am Transporte beteiligt sind. Für Entfernungen unter 101 km wird der für 101 km entfallende Frachtsatz des Spezialtarifes 3 insolange berechnet, als der Frachtsatz der Klasse C nicht niedriger ist. Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht separat zur Einhebung. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien											

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1613 V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		a) Zuckerrüben in frischem Zustande, daher mit Ausnahme von gedörrten und getrockneten Zuckerrüben; b) Zuckerrüben-Abfälle, dann folgende Nebenprodukte der Zuckerfabrikation, als: Rübenschnitze und Rübenschnitz-Abfälle, ausgelaugte und nur in frischem Zustande, daher nicht gedörrte oder getrocknete, ferner Rübenpreßlinge und Saturationsschlamm	Lobositz St.E.G. transit oder umgekehrt	Auscha A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	21·8	13·3	17·0	10·2	4·8	3·1	Im Kartierungswege		
					Bleiswedel				26·3	15·3	20·0	11·8	6·3	3·5			
					Ober-Rzepsch				18·5	11·7	16·5	10·7	2·0	1·0			
					Reichstadt				32·8	21·6	26·2	16·6	6·6	5·0			
1614 V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachowitz (Station)	Bečwar K.Čč.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze		Heller 38				Im Kartierungswege		
					Radboř K.Čč.						34						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1615	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.153-C I 05	**beteiligten Verwaltungen**	Mineralkohle zur Leuchtgaserzeugung	a) sämtlichen Gruben des Ostrauer Revieres und Mähr.-Ostrau b) Karwin	Laibach S.B. Cilli Marburg-Hauptbahnhof Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen **Rubriken** gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Sendungen **müssen** mit direkten Frachtbriefen an die Gasanstalten in Graz (bezw. Eggenberg), Marburg, Cilli oder Laibach adressiert sein und daselbst verarbeitet werden	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens **aber** bis Ende Dezember 1906	Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904	**Heller pro Tonne von 1000 kg** Laibach S.B.: ad a) 2000, ad b) 2052 Cilli: ad a) 1920, ad b) 1972 Marburg-Hauptbahnhof: ad a) 1780, ad b) 1832 Graz S.B.: ad a) 1610, ad b) 1662	Laibach S.B.: ad a) 1900, ad b) 1960 Cilli: ad a) 1820, ad b) 1872 Marburg-Hauptbahnhof: ad a) 1726, ad b) 1778 Graz S.B.: ad a) 1540, ad b) 1600	Laibach S.B.: ad a) 100, ad b) 92 Cilli: ad a) und b) 100 Marburg-Hauptbahnhof: ad a) und b) 54 Graz S.B.: ad a) 70, ad b) 62	Im Kartierungswege		**Die Nachlässe werden von den Strecken ab Wien (Matzleinsdorf) bis Graz S.B., bezw. Cilli, Marburg-Hauptbahnhof und Laibach S.B. getragen**
1616	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.214-C I 05		Sendungen in kleineren Partien als Eil- und Frachtgut	Bad Radein	Stationen der Spielfeld-Radkersburger Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis **Ende** Dezember 1906	Lokalgütertarife der Spielfeld-Radkersburger und Radkersburg-Luttenberger Bahn	**80 Heller** Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	**40 Heller** Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	**40 Heller Nachlaß** von der Minimalgebühr für beide Bahnen	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt					**pro Sendung**					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1617 V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 18.137/05	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Eisenbahnstationen *)	**allen ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen (sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden**), dann nach Wien, Korneuburg oder Linz (wenn die Malzsendungen in diesen Umschlagsplätzen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittels Schiffen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weitergesendet werden)	Text dieser Rubrik siehe umstehend **)	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 28. Februar 1906	Lokaltarife, Umschlagstarife, direkte inländische Gütertarife der österr. Eisenbahnen, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	ad a) 30 Heller ad b) 50 Heller (Siehe Text der Rubrik 6 unter IV)	Im Rückvergütungswege	Text dieser Rubrik siehe umstehend ***)	Text dieser Rubrik siehe umstehend ****)

*) Das Zugeständnis wird gemacht im Verkehre von nachstehenden Stationen:

Gruppe A.

1. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
Leitmeritz
Lobositz

2. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft
Chrasterhof
Kuttenthal
Münchengrätz
Neratovic
Prag
Vysočan

3. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Brandeisl
Michelob
Prag (Bubna)
Prag (Smichow)
Unhoscht

4. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Chirlitz-Turas
Eywanowitz
Fulnek
Groß-Seelowitz
Hullein
Kojetein
Kostel
Kremsier
Křenowitz
Laa
Leipnik
Loboditz
Mähr.-Weißkirchen
Napagedl
Nennowitz
Neutitschein
Nezamislitz
Niemtschitz
Prerau
Proßnitz
Radwanitz-Prossenitz
Raigern
Rausnitz-Slawikowitz
Rohrbach i. M.
Rzikowitz
Sokolnitz
Stauding
Stiebnig
Wischau
Zauchtel
Zdounek

5. K. k. priv. Österr. Nordwestbahn u. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
Chrast
Chrudim
Josefstadt-Jaroměř
Leitmeritz
Lieben
Melnik
Obora
Pardubitz
Prag
Wostroměř
Wysočan
Znaim

6. Priv. Österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft
Austerlitz
Brüsau-Brünnlitz
Bubentsch
Bubna
Butschowitz
Chotzen
Gaya
Gurein
Hödnitz
Hohenstadt
Jenschowitz
Kromau
Křenowitz T.B.
Laa
Landskron
Latein bei Brünn
Lettowitz
Lieben
Littau
Lobositz
Moravičan
Müglitz
Opočno
Pardubitz
Prag
Raitz
Raudnitz
Schlapanitz
Schwarzbach
Segen-Gottes
Skalitz-Boskowitz
Stefanau
Tetschitz
Tischnowitz
Unter-Beřkowitz
Zasmuk
Znaim

7. K. k. österr. Staatsbahnen
Březnitz
Čižowa
Eisenberg
Freudenthal
Grießkirchen
Groß-Wisternitz
Hohenstadt
Karlstein
Klagenfurt
Laibach
Lužan
Mähr.-Neustadt
Mies-Kladrau
Namiescht
Petersburg i. B.
Pilsen
Pilsenetz
Pladen
Postelberg
Prag (St.B.)
Přestitz
Příbram
Příkaz
Protivin
Rudig
Schaboglück
Skrochowitz-Braunsdorf
Smichow
Steinkirchen
Tabor
Wesely-Mezimosti
Zbirow
Zlonitz

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Klagenfurt
Laibach
Loitsch
Rakek

9. Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub
Eisgrub
Unter-Themenau

10. Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz
Malenowitz
Zlin

11. Lokalbahn Saitz-Tscheitsch Göding
Tscheitsch

12. Lokalbahn Chrudim-Holitz
Chrast-Stadt
Chrudim Stadt
Rositz-Seslawek

13. Lokalbahn Nakři-Netolitz-Netolitz-Stadt
Netolitz Stadt

14. Lokalbahn Proßnitz-Triebitz etc.
Groß-Opatowitz
Proßnitz Lokalbahn

15. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz-Rožmital und Blatna-Nepomuk
Blatna

16. Lokalbahn Rakonitz-Pladen—Petschau mit Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau
Lubenz

17. Lokalbahn Hinter-Třeban—Lochowitz
Liteň
Wosow

18. Lokalbahn Melnik-Mšeno und Mšeno—Unter-Cetno
Mšeno

19. Lokalbahn Zauchtel-Neutitschein
Neutitschein

20. Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach
Ober-Laibach

21. Kaadener Lokalbahnen
Duppau

22. Lokalbahn Obernitz-Sedlitz—Tschischkowitz
Liebshausen

23. Lokalbahn Brünn-Lösch
Lösch

Gruppe B.

1. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft

Josefsthal-Kosmanos
Jungbunzlau
Kralup
Lundenburg
Ober-Gerspitz
Olmütz
Sternberg
Teschen
Troppau
Ung.-Hradisch

2. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn

Kralup

3. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Brodek
Brünn

4. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Teschen

5. K. k. priv. Österr. Nordwestbahn

Jungbunzlau

6. Priv. Österr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft

Boschitz
Brünn
Himberg
Kralup
Olmütz
Stadlau
Ung.-Brod
Ung.-Hradisch Stadt
Ung.-Ostra

7. K. k. österr. Staatsbahnen

Holoubkau
Jägerndorf
Klein-Schwechat
Linz
Neulengbach
Nußdorf
Olmütz (St.B.)
Olmütz-Hodolein
Olmütz-Neugasse
Olmütz-Stadt
Sternberg
Troppau

8. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Baden Frachtenbahnhof
Brunn-Maria-Enzersdorf
Graz
Liesing
Marburg Hauptbahnhof
Puntigam
Wiener Neustadt

9. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang

Maria-Lanzendorf
Traiskirchen

) **Text der Rubrik 6 (Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen):

I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

II. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.

III. In den Frachtbriefen muß eine der in der Rubrik 5 bezeichneten Stationen als Bestimmungsstation angegeben sein. Sendungen, welche nach einer auf **österreichischem Gebiete** gelegenen **Reichs-Grenzstation** aufgegeben und von da mit **neuen Frachtbriefen** nach der Bestimmungsstation weiterbefördert werden, sind von der Frachtbegünstigung **ausgeschlossen.**

IV. a) Die Malzsendungen genießen den nebenstehenden Frachtnachlaß, wenn dieselben auf den nachfolgenden österreichischen Eisenbahnlinien, und zwar:

1. auf den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A—C, ferner Teil II, Heft 2, Abschn. A, enthaltenen Linien, sowie auf den folgenden Lokalbahnen: Olmütz-Čellechowitz, Proßnitz-Triebitz nebst Abzweigung von Kosteletz nach Čellechowitz und von Kornitz nach Groß-Opatowitz;
2. auf den Linien der in der 3. Rubrik genannten österr. Privatbahnen

zusammengenommen mindestens a) 81 bis 150 km, b) über 150 km durchlaufen.

b) Im Verkehre von solchen in der Rubrik 5 genannten Stationen, welche weniger als 81, bezw. 151 km von der auf dem Wege nach der Bestimmungsstation nächstgelegenen Reichs-Grenzstation entfernt sind, werden in der Regel keine höheren Frachtbeträge erhoben, als im Verkehre mit jener nächst weiter gelegenen österr. Station derselben Bahnlinie, rücksichtlich welcher der Frachtnachlaß 30, bezw. 50 Heller pro 100 kg beträgt. Besteht jedoch im Verkehre mit der weniger als 81, bezw. 151 km von der betreffenden Reichs-Grenzstation entfernten österr. Station ein höherer Frachtsatz als von jener nächst weiter gelegenen österr. Station, für welche der Frachtnachlaß 30, bezw. 50 Heller pro 100 kg beträgt, so wird auch im Verkehre mit der weniger als 81, bezw. 151 km von der bezüglichen Reichs-Grenzstation entfernten österr. Station nur ein Frachtnachlaß von 30, bezw. 50 Heller pro 100 kg vergütet.

Diese Bestimmung findet auch auf solche Malzsendungen sinngemäß Anwendung, welche ab den nicht an der Reichsgrenze gelegenen Umschlagsplätzen der Donau und der Elbe nach dem Auslande weiterbefördert werden.

c) Bestehen ab der Versandstation direkte Frachtsätze bis zur Bestimmungsstation oder aber bis zu einer der ausländischen Bestimmungsstation vorgelegenen anderen Auslandsstation in derselben Verkehrsrichtung, so ist für die Bemessung der Refaktie die Entfernung auf den österreichischen Eisenbahnen bis zur Reichs-Grenzstation auf der Instradierungsroute maßgebend. Sind zwei oder mehr Routen zur Transportbedienung zugelassen, so ist für die Bemessung des Frachtnachlasses diejenige dieser Routen in bezug auf obige Distanzbestimmung maßgebend, welche den **kürzesten Durchlauf auf den österreichischen Eisenbahnen bis zur Reichs-Grenzstation aufweist.** Frachtbriefvorschriften, durch welche eine andere Abfertigung der Malzsendungen herbeigeführt wird, haben auf die Bemessung der Refaktie keinen Einfluß.

Desgleichen sind Frachtbriefvorschriften bei Sendungen, für welche ab der Versandstation direkte Tarife nicht bestehen, für die Bemessung der Refaktie dann ohne Einfluß, wenn durch dieselben eine Ablenkung von dem kürzesten Wege bis zur Reichs-Grenzstation herbeigeführt wird.

d) Falls an einem Orte sich mehrere räumlich getrennte Bahnhöfe befinden, wie z. B. in Olmütz, Berlin, Leipzig, ist für die Ermittlung des Frachtnachlasses derjenige Bahnhof maßgebend, für welchen sich im Sinne der vorstehenden Bestimmung der **kürzeste** Durchlauf bis zur Reichs-Grenzstation ergibt. Die in Smichow (k.k.ö.St.B.), Prag (Smichow) B.E.B., Prag (Bubna) B.E.B., Bubna St.E.G. und Prag befindlichen Bahnhöfe werden in dieser Beziehung als an einem Orte gelegene Bahnhöfe behandelt.

e) Über die im Einzelfalle zur Transportbedienung zugelassenen Routen geben die österreichischen Stationen Auskunft. ⊙)

***) **Text der Rubrik 13** (Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muß):

a) Bei Malzsendungen mit direkt von der Versandstation bis zur ausländischen Empfangsstation lautenden Frachtbriefen gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate; bei Malzsendungen von den Stationen der Gruppe B außerdem gegen Vorlage der auf den Absender der Malzsendungen als Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe über den mittels Eisenbahn in der Versandstation des Malzes erfolgten Bezug von Gerste im Mindestgewichte von einem Viertteile des Gewichtes jener Malzsendungen, für welche die Frachtbegünstigung in Anspruch genommen wird. Auf den letztbezeichneten Originalfrachtbriefen muß die bahnämtliche Bestätigung über die Abfuhr der Gerste mittels Straßenfahrzeugen, eventuell über den Bezug auf dem Industriegeleise des betreffenden Etablissements vermerkt sein.

b) Bei Malzsendungen, welche per Eisenbahn nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen befördert und von da nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden, gegen Vorlage der vorstehend unter a) bezeichneten Frachtbrief-Duplikate bis zur Umschlagsstation, sowie der genau korrespondierenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffs-Konnossemente, bezw. der Original-Schiffs-Ladescheine oder der Abschriften der Schiffs-Ladescheine, welch letztere von einer Schiffahrts-Gesellschaft ausgestellt und mit dem Abgangsstempel versehen sein müssen; bei Malzsendungen von den Stationen der Gruppe B außerdem gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe über den Bezug von Gerste, und zwar in gleicher Weise, wie unter a) angegeben.

Bei Malzsendungen, welche per Eisenbahn in den genannten Elbe-Umschlagsplätzen einlangen, wegen Einstellung der Schiffahrt jedoch nicht per Schiff, sondern per Eisenbahn nach ausländischen Stationen weitergesendet werden, haben diese Bestimmungen mit der Abweichung zu gelten, daß an Stelle der die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Dokumente die auf den Empfänger der Malzsendungen in den angeführten Umschlagsplätzen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate über die Weiterbeförderung von den Umschlagsplätzen vorzulegen sind.

Bei Malzsendungen, welche per Eisenbahn nach Wien, Korneuburg oder Linz befördert und von da nach ausländischen Stationen mittels Schiffen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weitergesendet werden, gelten hinsichtlich der vorzulegenden Dokumente dieselben Bestimmungen, wie für Sendungen nach den Elbeumschlagsplätzen, wobei an Stelle der Schiffskonnossemente die von der genannten Schiffahrtsgesellschaft ausgestellten Schiffsaufgabsrezepisse zu treten haben.

c) Bei eingelagerten, bezw. reexpedierten Malzsendungen (vgl. untenstehende „Besondere Bemerkungen") haben die unter a), bezw. b) vorgesehenen Bestimmungen mit der Abweichung zu gelten, daß an Stelle der diesfalls bedungenen Frachtbrief-Duplikate die Original-Frachtbriefe von der ursprünglichen Versandstation bis zur Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation und die Frachtbrief-Duplikate von der Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation bis zur Bestimmungsstation vorzulegen sind. Bei derlei Sendungen von Stationen der Gruppe B müssen die über den Bezug von Gerste vorzulegenden Original-Frachtbriefe auf den Absender der Malzsendungen in der ursprünglichen Aufgabsstation als Empfänger lauten.

d) Bei Malzsendungen, welche nach auf ausländischem Gebiete gelegenen Grenzstationen österreichischer Eisenbahnen bestimmt sind, ist außerdem bahnämtliche Bestätigung zu erbringen, daß die Sendungen in der betreffenden Station tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden.

e) Die unter a), b), c) und d) bezeichneten Dokumente sind spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien einzureichen.

Hinsichtlich der nach den Bestimmungen der einzelnen Gütertarife in den Lagerhäusern reexpedierten, sowie rücksichtlich der in den Umschlagsstationen umgeschlagenen Malzsendungen ist für die Vorlage der unter a), b), c) und d) bezeichneten Frachtdokumente nicht die Zeit der Beförderung von der ursprünglichen Aufgabsstation bis zur Reexpeditions-, bezw. Umschlagsstation, sondern die Zeit der Weiterbeförderung von der Reexpeditions-, bezw. Umschlagstation bis zur Bestimmungsstation maßgebend.

****) **Text der Rubrik** 14 (Besondere Bemerkungen):

Die in den einzelnen direkten Güterverkehren zugelassenen Einlagerungen, bezw. Reexpeditionen bleiben aufrecht, doch findet eine Liquidierung der nach vorliegender Publikation entfallenden Frachtnachlässe nur in dem Falle statt, wenn die Reexpedition der Malzsendungen innerhalb der Gültigkeitsdauer des gegenwärtigen Zugeständnisses bewirkt wird.

Die in Rubrik 11 festgesetzten Nachlässe finden auch Anwendung auf Malztransporte bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, welche auf Grund des Tarifes für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante), Teil II, Heft 1, vom 1. Dezember 1903, abgefertigt werden.

⊙) Beispiele:

Relationen	Zur Transportbedienung zugelassene Routen, bezw. Strecken der beteiligten österr. Eisenbahnen	Distanzen bis zur Reichs-Grenzstation	Frachtnachlaß nach vorstehender Bestimmung
		Kilometer	pro 100 kg
1. Linz—Colmar	1. via Simbach 2. via Arlbergbahn—Bregenz	115 †) 598	30 Heller
2. Schwarzbach—Aschaffenburg	1. via Furth i. W. 2. via Franzensbad	433 459	50 Heller
3. Olmütz (K.F.N.B.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Oderberg	115 †)	30 Heller
Olmütz (St.E.G.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof und Görlitzer Bahnhof)	via Bodenbach/Tetschen	380	
Olmütz (St.E.G.)—Berlin (Schlesischer Bahnhof)	via Halbstadt	203	
Olmütz (St.B.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Ziegenhals	130	

†) Maßgebende Distanz.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1618 V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 18.137/05	beteiligten Verwaltungen	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Hohenstadt, Station der k. k. österr. Staatsbahnen und der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Mittelwalde ergibt	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung des Weges über Mittelwalde bei Anwendung der direkten Gütertarife oder der Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen bis Mittelwalde	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 28. Februar 1906	Lokaltarife oder die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien erliegen müssen. Bei Malzsendungen nach Mittelwalde loko ist außerdem der bahnamtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, daß die Sendungen in Mittelwalde tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1619	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 18.137/05	Buschtěhrader Eisenbahn	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Schlackenwerth, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Tirschnitz-Eger/Franzensbad ergibt	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung der nebenstehenden Route bei Anwendung der direkten Tarife oder des Lokaltarifes der Buschtěhrader Eisenbahn	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 28. Februar 1906	Lokaltarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	18 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn, Prag, erliegen	
1620	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 18.137/05		Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Grieskirchen	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Passau oder Simbach ergibt	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der direkten Tarife oder des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 28. Februar 1906	Lokaltarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	11 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz erliegen. Bei Malzsendungen, welche von Grieskirchen nach Passau oder Simbach loko bestimmt sind, ist außerdem der bahnamtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, daß die Sendungen in den vorgenannten zwei Stationen tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1621 V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 18.137/05		Malz bei Aufgabe als Frachtgut	a) Freudenthal, b) Staab, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg ad a) 1. via Jägerndorf oder 2. via Ziegenhals, ad b) via Furth i. W. ergibt	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der direkten Tarife oder des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 28. Februar 1906	Lokaltarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	ad a) 1. . . . 8 Heller 2. . . . 22 " ad b) . . . . 20 "	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses ad a) bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz, ad b) bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen erliegen. Bei Malzsendungen, welche von Freudenthal nach Ziegenhals l o k o, bezw. von Staab nach Furth i. W. l o k o bestimmt sind, ist außerdem der bahnamtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, daß die Sendungen in den vorgenannten zwei Stationen tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1622	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 18.137.05	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Troppau (k. k. österr. Staatsbahnen)	allen ausländischen Stationen via Lobenstein—Jägerndorf oder via Hennersdorf—Ziegenhals	I. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der direkten Tarife*) oder des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen ab Troppau (k.k.ö.St.B.)	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 28. Februar 1906	Lokaltarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande für Troppau k.k.ö.St.B.) bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz erlegen	*) Die Route via Lobenstein—Jägerndorf, bezw. via Hennersdorf—Ziegenhals kommt nur im Verkehre ab Troppau (k.k.ö.St.B.) in Betracht. Die Anwendung der betreffenden direkten Tarife erfolgt ohne besondere parteiseitige Routen- oder Abfertigungsvorschrift. Bei Malzsendungen nach Ziegenhals loko ist außerdem der bahnamtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, daß die Sendungen in Ziegenhals tatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
1623	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905 k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 12.321/05	Ostgalizischen Lokalbahnen	Holz des Spezialtarifes 2	Krechowice	Skała transit (für Rußland)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	102	73	29	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate und Frachtbriefe, auf welch letzteren die erfolgte Ausfuhr nach Rußland durch das k. k. Grenzzollamt in Skała bestätigt sein muß. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift des k. k. Zollamtes versehene Bestätigung muß auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . am . . . . unter Frachtkarte Nr. . . . . , Brief Nr. . . . . und hat bis zum Austritte nach Rußland am . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert.“ Die vorzulegenden Frachtdokumente dürfen keinen Frachterstattungsstempel tragen und müssen längstens bis Ende März 1906 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau erliegen	
				Nadwórna					93	66	27			
				Mikuliczyn					102	73	29			
				Tartarów					104	74	30			
				Worochta					107	76	31			
									Heller a) / b)	Heller a) / b)	Heller a) / b)			
1624	V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905 k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 12.321/05	Ostgalizischen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7 und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Borszczów	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	— / 118	— / 101	— / 17	Im Kartierungswege		In diese Publikation ist die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 142 vom 13. Dezember 1904 unter fortl. Nr. 3285 für dieselben Artikel verlautbarte Frachtermäßigung einbezogen worden und erscheint somit die letztere als gegenstandslos
				Germakówka					— / 131	— / 80	— / 51			
				Iwanie puste					— / 136	— / 80	— / 56			
				Jezierzany-Piłatkowce					— / 108	— / 106	— / 2			
				Skała					— / 123	— / 106	— / 17			
				Teresin					— / 114	— / 106	— / 8			
				Wołkowce-Turylcze					— / 124	— / 95	— / 29			
				oder umgekehrt										
				Germakówka	Tarnopol				125 / 96	122 / 90	3 / 6			
				Iwanie puste					131 / 101	122 / 90	[illegible] / 11			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1625 V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** K.-M.-Z. 12.321/05	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Gips der Pos. G—8 a) 1. der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Zaleszczyki	Czernowitz	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905**	Lokalgütertarif	41	30	11	**Im Kartierungswege**		
			Bruchsteine der Pos. S—51 a) der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation						26	21	5			
			Steine, roh, behauen der Pos. S—51 b) der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation						41	31	7			
1626 V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.732-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle zur Leuchtgaserzeugung	sämtlichen Gruben des Ostrauer Revieres	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen für die Gasanstalt in Bozen bestimmt und an diese adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904	2540 Heller pro Tonne zu 1000 kg	2340 Heller pro Tonne zu 1000 kg	200 Heller pro Tonne zu 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Der Nachlaß wird von der Südbahn-Gesellschaft allein getragen

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
V.-B. Nr. 111 v. 26./IX. 1905	Nr. 108 vom 19. September 1905	1590	Aussig-Teplitzer Eisenbahn					In den Rubriken 10 und 11 hat der Gewichtsansatz im Kopfe richtig zu lauten: **„pro 1000 kg“**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 112. **Wien, 28 September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. September 1905, Z. 42.529, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchsberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtigzustellen.

Wrba m. p.

Verzeichnis

jener vom k. k. Ministerium für Landesverteidigung an anspruchsberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nummer des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Wegen Anstellung des Anspruchsberechtigten als Beamter einzuziehen	Wegen Anstellung des Anspruchsberechtigten als Diener einzuziehen	Gültigkeit erloschen wegen freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Gültigkeit erloschen wegen strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Gültigkeit erloschen wegen Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust des Zertifikates	Umtausch des Zertifikates	Original-Zertifikat eingelangt
8526	Richter Julius	.	.	.	.	1	.	.	1
9612	Fiala Josef	1	.	.	.	.	.	.	1
9619	Tichy Vinzenz	.	.	.	.	1	.	.	1
9737	Kaufenberg Anton . . .	.	1	.	.	.	.	.	1
9803	Tarantik Jaroslaw	1	.	.	.	.	.	.	1
10477	Kunz Franz	.	.	.	.	1	.	.	1
10502	Skónski Adam Miecislaus	1	.	.	.	.	.	.	1
10658	Gorazdowski Michael . .	.	1	.	.	.	.	.	1
10690	Kraus Adam	1	.	.	.	.	.	.	1
10920	Onyszków Gregor	.	1	.	.	.	.	.	1
10962	Kinasiewicz Eugen . . .	.	1	.	.	.	.	.	1
11087	Frühling Michael	1	.	.	.	.	.	.	1
11384	Tretiak Johann	.	1	.	.	.	.	.	1
11389	Vlk Josef	.	.	.	.	.	.	1	1
11393	Purtscher Josef	1	.	.	.	.	.	.	1
11469	Ebenhöh Josef	1	.	.	.	.	.	.	1
11515	Tögel Johann	1	.	.	.	.	.	.	1
11690	Heyda Josef	.	1	.	.	.	.	.	1
11696	Sprušil Alois	1	.	.	.	.	.	.	1
11704	Schmidhuber Johann . .	1	.	.	.	.	.	.	1
11738	Depoi Josef	1	.	.	.	.	.	.	1
11774	Leyrer Michael	1	.	.	.	.	.	.	1
11788	Bielawski Josef	.	1	.	.	.	.	.	1
11795	Pociuch Wasyl	.	1	.	.	.	.	.	1

Nummer des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Wegen Anstellung des Anspruchsberechtigten als Beamter einzuziehen	Wegen Anstellung des Anspruchsberechtigten als Diener einzuziehen	Gültigkeit erloschen wegen freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Gültigkeit erloschen wegen strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Gültigkeit erloschen wegen Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust des Zertifikates	Umtausch des Zertifikates	Original-Zertifikat eingelangt
11821	Gareis Anton	1							1
11824	Kmyta Basyli		1						1
11862	Nyczka Andreas		1						1
11864	Semelka Josef	1							1
11871	Selak Martin		1						1
11876	Ostrowski Franz		1						1
11889	Hyjek Adalbert		1						1
11898	Wintersberger Karl	1							1
11907	Spezczyński Johann		1						1
11929	Bassarab Wasyl		1						1
11965	Bidowaniec Wasyl		1						1
11978	König Engelbert					1			1
11985	Obleitner Johann			1					1
11986	Doležal Ernst	1							1
11996	Zmora Leon		1						1
12004	Held Johann	1							1
12007	Sulan Franz	1							1
12011	Hellmann Adolf	1							1
12028	Szafran Peter		1						1
12034	Rzeszowski Stanislaus Wilhelm		1						1
12035	Hebetey Ferdinand	1							1
12041	Nagl Johann	1							1
12049	Myhal Andreas	1							1
12059	Silhan Josef	1							1
12107	Tulek Foka		1						1
12126	Uber Karl	1							1
12128	Tyczyński Mikolaj		1						1
12153	Blaßnegger Oswald	1							1
12198	Flandera Josef		1						1
12204	Moszora Anton	1							1
12304	Rosenhek Heinrich				1				1
12305	Pekarek Martin	1							1
12336	Brennenstuhl Jakob	1							1
12386	Lutz Pius		1						1
12396	Zych Ladislaus		1						1
12399	Krawec Andreas		1						1
12402	Dobrowolski Josef		1						1
12446	Hoffer Ignaz		1						1
12473	Proč Johann		1						1
12482	Martini Johann		1						1
12546	Dematte Peter Candido		1						1
12562	Roškot Anton		1						1
12564	Kovář Matthäus		1						1
12569	Piwko Georg	1							1
12602	Kašpar Franz		1						1
12634	Sommer Franz		1						1
12658	Hošek Wenzel		1						1
12256 R.K.M.	Tuček Jaroslav	1							1
13219 R.K.M.	Teltscher Johann	1							1

Aus den Entscheidungen des k. k. Kassationshofes.

1. Der Betrieb der k. k. Staatsbahnen ist als ein Geschäft der Regierung im Sinne des § 101 St.-G. anzusehen, da der Staat durch diesen Betrieb eine öffentlich-rechtliche, ihm im Interesse der Gesamtheit der Bevölkerung gestellte Aufgabe zu erfüllen strebt.

2. Die Bahnmeister der k. k. Staatsbahnen sind Beamte im Sinne des § 153 St.-G.

(Entscheidung vom 12. Mai 1905, Z. 4968.)

Der laut Urteiles des Kreisgerichtes in Rovigno vom 3. März 1905 nur nach § 411 St.-G. straffällig befundene Lukas P. wurde vom Kassationshofe auf Grund der Nichtigkeitsbeschwerde der Staatsanwaltschaft des im § 153 St.-G. vorgesehenen Verbrechens der schweren körperlichen Beschädigung schuldig erkannt.

Gründe:

Die Nichtigkeitsbeschwerde der Staatsanwaltschaft ficht den Schuldspruch wegen Ablehnung der Subsumtion der Anklagetat unter die Bestimmung des § 153 St.-G. an. In diesem Punkte stellt das Urteil fest, der Angeklagte (damals noch Bahnwächter der im Betriebe der k. k. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Triest-Parenzo in Levade) habe dem ihm vorgesetzten, ihm Dienste, also in Ausübung seines Berufes stehenden Bahnmeister August K., der ihm einen dienstlichen Auftrag erteilt hatte, eine herausfordernde Antwort gegeben, ihn sohin mit offenem Messer angegriffen und vorsätzlich am Körper leicht beschädigt. Hierin erblickt der Gerichtshof nur den Tatbestand nach § 411 St.-G., weil er dem Bahnmeister die Beamtenqualität im Sinne des § 153 St.-G. absprechen zu müssen vermeint. Dieser Standpunkt ist irrig.

Wie das Urteil selbst anerkennt, findet auch im Falle des § 153 St.-G. die Begriffsbestimmung des § 101, Abs. 2, St.-G. Anwendung. Als Beamter ist daher jeder anzusehen, welcher vermöge öffentlichen Auftrages Geschäfte der Regierung (das Gesetz sagt nicht Regierungsgeschäfte) zu besorgen verpflichtet ist. Daß der Betrieb der Staatseisenbahnen als ein solches Geschäft anzusehen ist, wird klar, wenn man erwägt, daß der Staat durch diesen Betrieb eine öffentlich-rechtliche, ihm im Interesse der Gesamtheit der Bevölkerung des Staates gestellte Aufgabe, sei es wirtschaftlicher, sei es strategischer Art, zu erfüllen strebt. Die mit der Besorgung des Betriebes der Staatsbahnen betrauten Personen wirken an der Erfüllung dieser staatlichen Pflichten mit, sie besorgen daher, und mögen sie auch zum untergeordneten oder Dienstpersonale zählen, Geschäfte der Regierung, weshalb ihnen der Charakter öffentlicher Beamten im Sinne der §§ 101, Abs. 2, und 153 St.-G. nicht abgesprochen werden kann.

Im vorliegenden Falle war das Deliktsobjekt ein Bahnmeister, ein Unterbeamter der Staatsbahnen, dessen Dienst nach der Instruktion für die Bahnmeister, Nr. XLI, § 2, vorwiegend umfaßt: 1. Die Überwachung der untergeordneten Bahnaufsichtsorgane in der vorgeschriebenen Ausführung des Dienstes, sowie erforderlichenfalls auch die Selbstausübung dieses Dienstes mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit; 2. die Überwachung aller Bahn-

erhaltungs- und der etwa speziell zugewiesenen Bauarbeiten in der zugeteilten Strecke; 3. die Vormerkung, Überwachung und Verrechnung aller bei den vorerwähnten Arbeiten in Verwendung stehenden Arbeiter; 4. die Vormerkung und Nachweisung aller in der zugeteilten Strecke vorhandenen, verwendeten und zurückgenommenen, sowie der erzeugten oder neu beigestellten und in Verwahrung übernommenen Materialien und Inventargegenstände. Der Bahnmeister hat insbesondere auch für die Sicherheit des Verkehres der Züge (§§ 8, 9 u. s. w. der Instruktion) und für die Behebung von Mängeln der Bahnanlage (§ 11 der Instruktion) zu sorgen. Er hat bei Hindernissen des Zugsverkehres dafür zu sorgen, daß die Strecke durch Haltesignale gedeckt wird und daß überhaupt nichts unterlassen wird, was zur Hintanhaltung von Bahnunfällen zweckdienlich ist.

Nach seinem vorstehend skizzierten, in der Dienstinstruktion genau beschriebenen Wirkungskreise ist also der Bahnmeister ein wichtiges Organ des Bahnbetriebes, welches inbesondere auch für die Sicherheit des Bahnverkehres zu sorgen hat, er ist daher unter Rücksichtnahme auf das schon früher Gesagte als öffentlicher Beamter zu betrachten. Daß der Bahnmeister K. zur Zeit der erlittenen Beschädigung in Ausübung seines Dienstes war, stellt das Urteil ausdrücklich fest. Da endlich das Urteil auch als erwiesen annimmt, daß der Angeklagte dem Bahnmeister die Verletzung vorsätzlich beibrachte, erscheinen in dem festgestellten Sachverhalte alle subjektiven und objektiven Merkmale des Verbrechens nach § 153 St.-G. verwirklicht.

Es war daher der auf Ziffer 10 des § 231 St.-P.-O. gestützten Nichtigkeitsbeschwerde Folge zu geben.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl., 1905, St. XIII.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Hannsdorf nach Mährisch-Altstadt. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. September die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung der Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt durchzuführen. Gleichzeitig wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen auch ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Verhandlung, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen die Betriebsbewilligung für die bezeichnete Bahnlinie namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 42.453.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Aujezd nach Luhatschowitz. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. September die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung der Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz durchzuführen. Gleichzeitig wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen auch ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Verhandlung, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen die Betriebsbewilligung für die bezeichnete Bahnlinie namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 43.579.]

Zillertalbahn (Jenbach-Mayerhofen). (Projekt für das zu verlegende und zu erweiternde Bahnerhaltungsmagazin in der Station Jenbach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. September das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Projekt für das aus Anlaß der Erweiterung der Station Jenbach der Linie Kufstein—Ala zu verlegende und zu vergrößernde Bahnerhaltungsmagazin vom fachlichen Standpunkte gutgeheißen und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Überprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Prüfungsbefundes den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 41.877.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Zwickau nach Gabel. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. September die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung der Lokalbahn Zwickau-Gabel durchzuführen. Gleichzeitig wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen auch ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Verhandlung, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen die Betriebsbewilligung für die bezeichnete Bahnlinie namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 44.354.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Dobřenitz-Syrowatka über Nechanitz zur Station Sadowa-Dohalitz. (Vorlage von Variantenprojekten für mehrere Teilstrecken: Anordnung der Stationskommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, über die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojekte für die Varianten in den Teilstrecken von km 5·3/4 bis km 5·5/6, von km 9·1/2 bis km 10·8/9, von km 11·8 bis km 12·4 und von km 13·6/3 bis km 13·9/10 der projektierten Lokalbahn von der Station Dobřenitz-Syrowatka der Österr. Nordwestbahn über Nechanitz nach der Station Sadowa-Dohalitz der Böhmischen Kommercialbahnen die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung, bezw. der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen, sowie hinsichtlich der einzuschaltenden Halte- und Verladestellen „Bohárna" und „Lubno" auch die Stationskommission durchzuführen. [E.-M.-Z. 36.638.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Tarnów nach Szczucin. (Genehmigung der Detailprojekte für das Mauerwerk und die eisernen Tragwerke der Brücken in km 16·837 und km 35·229.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. September die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Detailprojekte für das Mauerwerk und die eisernen Tragwerke der Brücken von 20·0 m Lichtweite in km 16·837 und km 35·229 der projektierten Lokalbahn Tarnów-Szczucin unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 36.360.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Linz: Inbetriebnahme der zu einer Betriebsausweiche ausgestalteten Haltestelle Pořič.) Am 1. Oktober wird die in km 111·6, zwischen den Stationen Budweis und Steinkirchen der Strecke Budweis—Kleinreifling gelegene, zu einer Betriebsausweiche ausgestaltete Haltestelle Pořič in Betrieb genommen.

— (Staatsbahn-Direktion Triest: Eröffnung der Haltestelle Savina.) Am 1. Oktober wird die zwischen der Haltestelle Ercegnovi (Castelnuovo) und der Station Zelenika in km 327·368 der Linie Glavska—Zelenika gelegene Haltestelle Savina für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Verschiedene Mitteilungen.

Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Edmund Grafen Attems und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Dr. Karl Ruß die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 2075 Prioritätsaktien und 1590 Stammaktien mit zusammen 733 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 310.285·52 (gegen K 319.820·29 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 5135·66 (K 4921·95),

die Betriebsausgaben K 224.497·31 (K 228.973·63), die sonstigen Auslagen K 11.954·34 (K 12.893·37) und der Betriebsüberschuß K 78.969·53 (K 82.875·24). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 48·64 (K 552·94) und abzüglich des Erfordernisses für den Prioritätendienst per K 42.320 (K 42.400) verblieben K 36.698·17 (K 41.028·18). Unter Hinzurechnung des aus dem Schwellenerneuerungsfonds entnommenen Betrages von K 7173·83 (Kronen 2971·82) standen K 43.872 (K 44.000) zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung den obigen Gewinn zur Verteilung einer 1·6 prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien (wie im Vorjahre) zu verwenden. Das aus dem Verwaltungsrate ausscheidende Mitglied Dr. Josef Schmiderer wurde wieder- und an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Forstmeister Sturmann Edmund Maliva in den Verwaltungsrat neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 33.132.]

Elektrische Kleinbahn Graz—Maria-Trost. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Leopold Link und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Dr. Theodor Redl die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der elektrischen Kleinbahn Graz—Maria-Trost statt. An derselben nahmen 18 Aktionäre teil, welche 6500 Aktien mit 650 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 98.107·09 (gegen K 93.541·74 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 1662·80 (K 1880), die Zinseneingänge K 32·04 (K 681·78), die Betriebsausgaben K 60.986·39 (K 69.633·35), die besonderen Auslagen K 2829·37 (K 4681·83), die Zinsenausgaben K 514·70 (K 1824·66), die Verwaltungskosten K 5369·01 (K 6450·94) und der Reingewinn K 30.102·46 (K 13.512·74). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 184·32 (K 3671·58) standen zur Verfügung der Generalversammlung K 30.286·78 (K 17.184·32). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung, aus dem Gewinne K 4000 (K 4000) in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, K 4000 (0) für Oberbauerneuerung rückzustellen, K 19.500 (K 13.000) zur Ausschüttung einer 1½ prozentigen (1 Prozent) Aktiendividende zu verwenden und den Rest per K 2786·78 (K 184·32) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Doktor Guido Freiherrn v. Clauer, Eduard Keil, Franz Pichler und Josef Rochlitzer. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 35.519.]

Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Linz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Beurle und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Hofrates Karl Graf die diesjährige (8.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 8333 Aktien mit 414 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 799.677·99 (gegen K 748.552·60 im Jahre 1903), die diversen Einnahmen K 513·63 (K 3180·38), die Betriebsausgaben K 345.063·19 (K 329.308·61), die übrigen Ausgaben K 194.219·28 (K 179.369·13), die Dotierung des Erneuerungsfonds K 81.700·— (K 79.000·—), die Abschreibungen K 32.759·63 (K 27.995·15), die Dotierung des Pensions- und Provisionsfonds K 10.000·— (K 10.000·—), das Erfordernis für die Aktientilgung K 30.200·— (K 28.800·—) und der Reingewinn K 106.239·52 (K 97.260·09). Zuzüglich des Gewinnvortrages per K 14.565·08 (K 7320·99) standen K 120.804·60 (K 104.581·08) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne eine 4prozentige Prioritätsaktiendividende (4 Prozent), sowie eine 2prozentige Stammaktiendividende (—) zu verteilen und den Rest per K 8164·60 auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurde die Anzahl der Verwaltungsratsmitglieder mit 9 festgesetzt und das ausscheidende Mitglied Hermann Hofmann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses und Festsetzung der Funktionsgebühren schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde der bisherige Präsident Dr. Karl Beurle und der bisherige Vizepräsident Direktor Ludwig August Lohnstein als solche wiedergewählt. [E.-M.-Z. 32.150.]

Lokalbahn Postelberg-Laun. (Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Josef Maschat und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkskommissärs Bohumil Bayerle, die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Postelberg-Laun statt. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen Kronen 97.958·74 (gegen K 86.364·90 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 5730·10 (K 1329·32), die Betriebsausgaben Kronen 33.021·78 (K 27.595·91), die sonstigen Auslagen K 5264·76 (2836·30) und der Betriebsnettoertrag K 65.402·30 (K 57.262·01). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 2290·78 (K 10.354·19), sowie abzüglich des Erfordernisses für den Hypothekardarlehensdienst per K 52.508·64 (K 53.292·64) und der Verwaltungskosten per K 8231·22 (K 8542·55) ergab sich ein Reingewinn von K 6953·22 (K 5781·01). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, den Gewinn zur Rückzahlung der pro 1904 aufgelaufenen Zinsen von den Landesgarantievorschüssen, sowie zur teilweisen Rückzahlung der Vorschüsse zu verwenden. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder wurden wiedergewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde Direktor Josef Maschat zum Präsidenten und Dr. Siegmund Kopperl zum Stellvertreter desselben wiedergewählt. [E.-M.-Z. 38.705.]

Elektrische Kleinbahn Prag-Lieben-Vysočan. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Franz Křižk und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Karl Svátek die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Elektrischen Kleinbahn Prag-Lieben-Vysočan statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche 1360 Aktien mit 136 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 229.459·12 (gegen K 218.897 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 1351·80 (K 491·10), die Kontokorrentzinsen K 5901·18 (Kronen 8353·75), die Gesamtausgaben K 146.889·52 (K 132.980·49) und unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 3463·02, der Gewinn K 93.285·60 (K 94.761·36). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung aus dem Gewinne K 44.834·96 (Kronen 45.929·73) für die Verzinsung des Landesbankanlehens, Kronen 262·65 (K 451·73) für die Verzinsung des Landesausschußanlehens, K 6382·94 (K 6135·10) für die Amortisation des Landesbankanlehens zu verwenden, K 800 (K 800) in den allgemeinen Reservefonds und K 5777·14 (K 5581·78) in den Aktienamortisationsfonds zu hinterlegen, ferner an die Aktien eine 3·75prozentige (4 Prozent) Dividende, das sind K 30.000 (K 32.000) auszuschütten, weiters K 4000 (0) dem Erneuerungsfonds zuzuführen, K 400 (K 400) dem Revisionsausschusse als Remuneration zuzuweisen, endlich den Rest per K 827·91 (K 3463·02) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Johann Sedlák, Viktor Troltsch und Karl Kurfürst wiedergewählt. Mit der Wahl der Rechnungsrevisoren schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 34.513.]

Personal-Nachrichten.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann in Senftenberg Karl Wojáček mit den Funktionen eines Regierungskommissärs in Gemäßheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 27. Dezember 1904, R.-G.-Bl. Nr. 169, bildende Lokalbahn von Daudleb nach Rokitnitz betraut. [E.-M.-Z. 31.532.]

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den bei der k. k. Statthalterei in Brünn in Verwendung stehenden k. k. Bezirkskommissär Johann Hroneš mit den Funktionen eines Regierungskommissärs in Gemäßheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 17. Dezember 1904, R.-G.-Bl. Nr. 154, bildende Lokalbahn von Brünn nach Lösch betraut. [E.-M.-Z. 31.591.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 7 und 9, vom 1. April 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die Beförderung von totem Wildbret als Eilgut mit Schnellzügen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Pilsen nach	Mark für 100 kg
Baden-Baden	18·89
Frankfurt a. M. Hauptbhf.	16·81
Frankfurt a. M.-Bockenheim	16·81
Frankfurt a. M. Ost	16·61
Frankfurt a. M.-Sachsenhausen	16·61
Karlsruhe Hauptbhf.	17·93
Mainz Hauptbhf.	17·49
Rastatt	18·57
Stuttgart Hauptbhf.	15·25
Wiesbaden Süd	17·81

Die Frachtsätze gelten bei Aufgabe in Einzelsendungen und Frachtzahlung für mindestens 20 kg für einen Frachtbrief.

Wien, am 25. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.334/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905. [1418]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kürzung der Fristen für die Entladung und für die Beladung der Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums (Erlaß vom 15. September 1905, Zahl 42.287/16 a) werden auf den Linien der Österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie auf den in deren Betrieb stehenden Lokalbahnen vom 1. Oktober 1905 bis auf weiteres, längstens aber bis einschließlich 24. Dezember 1905, die Fristen für Entladung und Beladung der Güterwagen auf acht Tagesstunden herabgesetzt.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends, die Mittagszeit inbegriffen.

Wien, im September 1905. Z. 99.234-B 4/05.

V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905. [1419]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Jiwan-Holenitz.

Die bisherige Bezeichnung der auf der Lokalbahn Jičin-Turnau gelegenen Personenhaltestelle Jiwan-Holenitz wird vom 1. Oktober 1905 an in „Jivan" abgeändert.

Prag, im September 1905. St.-B.-D.-Z. 45.842/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905. [1420]

Elbe-Umschlagsverband.

Berichtigung des Tarifes, Teil I, vom 1. Mai 1905.

Auf Seite 78 ist bei G—5 c), Catechu (Cachou, Cutsch, Gambir, japanische Erde), in der Klassifikation bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg statt „—" zu setzen „**B**".

Wien, am 23. September 1905. Z. 100.778-A 5/05.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905. [1421]

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbefugnis für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten in dem Lagerhause der landwirtschaftlichen Bank in Lemberg, sowie für Getreide und Hülsenfrüchte in dem Lagermagazine der Firma Philip Alexandrowitz in Podgórze-Płaszów.

Firmaänderung des Lagerhauses des J. Przeworski in Krakau.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905, wird unter Einhaltung der im Tarif-Teil II des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905 festgesetzten Bedingungen gestattet:

1. Die Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten und Ölsaaten in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen rücksichtlich solcher Sendungen, welche von den im vorgenannten Tarife enthaltenen, östlich und südlich von Lemberg gelegenen Stationen unter der Adresse des Lagerhauses der landwirtschaftlichen Bank in Lemberg anlangen, daselbst in diesem Lagerhause unter Bahnaufsicht eingelagert und sodann von dort nach einem der im Tarife angeführten Wiener Bahnhöfe weiterbefördert werden;

2. die Reexpedition von Getreide und Hülsenfrüchten in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen rücksichtlich solcher Sendungen, welche von den im vorgenannten Tarife enthaltenen Stationen, mit Ausnahme der westlich von Podgórze-Płaszów und Ptaszkowa gelegenen, unter der Adresse des Lagermagazines der Firma Philip Alexandrowitz in Podgórze-Płaszów anlangen, daselbst in diesem Lagermagazine unter Bahnaufsicht eingelagert und sodann von dort nach einem der im Tarife angeführten Wiener Bahnhöfe weiterbefördert werden.

Mit dem gleichen Termine ist die auf Seite 11 des vorgenannten Tarifes bei der Station Krakau unter Punkt 3 angeführte Reexpeditionsstelle von „Lagerhaus der Firma J. Przeworski" auf „Lagerhaus der Firma Filiale der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank" abzuändern.

Wien, am 28. September 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905. [1422]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Norddeutschland.)

Berichtigung der Dienstanweisung Nr. 6.

Die auf Seite 5 der Dienstanweisung enthaltenen erhöhten Teilfrachtsätze a) gelten nur für die Artikel „Betonplatten, Betonziegel, Betonsteine und Betonfliesen“.

Dagegen bleiben die auf Seite 347 des Tarif-Teiles II, Heft 1, vom 1. März 1904 enthaltenen Teilfrachtsätze a) für die übrigen Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 40 noch weiter in Kraft.

Dementsprechend ist der Text auf Seite 4 der Dienstanweisung Nr. 6 unter Ziffer 6 richtigzustellen.

Wien, am 26. September 1905. T.-A.-B.-Z. 15.039/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905. [1423]

Ausnahmetarif für Eisenbahnfahrzeuge aus Österreich-Ungarn nach Suczawa, Predeal und Verciorova.

Einbeziehung der Station Sanok.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Regelung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Sanok der k. k. österr. Staatsbahnen in die Abteilungen B und C (Personen- und Güterwagen) des in der Aufschrift bezeichneten, vom 15. Juni 1895 gültigen Tarifes mit nachstehendem Frachtsatze einbezogen:

	Abteilung C Franken pro Wagenachse
Von Sanok nach Itzkany	50·41

Wien, am 25. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.179/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905. [1424]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holzwolle.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für die frachtgutmäßige Beförderung von Holzwolle der Position H—22 a der Güterklassifikation des Teiles I, Abteilung B, des Eisenbahn-Gütertarifes für den Verkehr zwischen den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen anderseits (gültig vom 1. März 1904) bei Frachtzahlung

a) für mindestens 5.000 kg
b) für mindestens 10.000 kg

für den Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze in Kraft:

	a) Centimes für 100 kg	b)
Von Molit (k.k.St.B.) nach Galati transit	270	207
Von Pozoritta (k.k.St.B.) nach Galati transit	304	227

Wien, am 26. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.967/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905. [1425]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

27. September. In der Strecke Lend—Taxenbach wurde der Gesamtverkehr mit Zug Nr. 118 wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsch-Südfranzösische Gütertarife vom 1. Jänner 1905, Teil II, Abteilung A, Heft 1, Abteilung B und Abteilung C, Heft 1. (Nachträge I.) Zu den erwähnten Teilen der Deutsch-Südfranzösischen Gütertarife trat mit 15. September 1905 je ein Nachtrag I in Kraft.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts von Belgien nach Südwestdeutschland (einschließlich Basel und Delle transit, Lindau, Bezirk St. Johann-Saarbrücken und Prinz Heinrich-Bahn). (Fortbestand.) Es wird hierdurch bekannt gemacht, daß die vorbezeichneten Ausnahmetarife, deren Aufhebung gelegentlich einer früheren Bekanntmachung auf den 1. September 1905 hinausgeschoben wurde, bis auf weiteres über den 1. September hinaus unverändert in Geltung bleiben.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderungen.) Vom 1. Oktober 1905 ab erhält die an der Eisenbahnstrecke Dirschau—Bromberg gelegene Station Laskowitz die Bezeichnung „Laskowitz i. Westpr.“ und die an der Strecke Pr.-Stargard—Schöneck gelegene Station Neuguth, Kreis Berent, die Bezeichnung „Modrowshorst“.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1901. (Nachtrag III.) Am 1. September 1905 gelangte der Nachtrag III zur Einführung.

Er enthält in der Hauptsache:

1. anderweite, zum großen Teile höhere Frachtsätze für bayerische Lokal- und Vizinalbahnstationen;
2. die Aufnahme einer Anzahl bayerischer Stationen in den allgemeinen Klassentarif;
3. die Aufnahme verschiedener bayerischer und belgischer Stationen in die Ausnahmetarife Nr. 7 für Nürnberger Waren, Nr. 9 für Eisen und Stahl u. s. w., Nr. 10 für Holz, Nr. 15 für Düngemittel, Erden, Erze u. s. w., Nr. 16 für Superphosphat;
4. neue Schnittfrachtsätze zur Schnittabelle B des Ausnahmetarifes Nr. 10 für Holz;
5. einen besonderen Ausnahmetarif Nr. 20 für Kartoffeln;
6. Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis 15. Oktober 1905 in Kraft.

Russischer Verkehr nach Danzig via Mlawa. (Frachtberechnung.) Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß in Anbetracht der Ansammlung von nach Danzig und Neufahrwasser via Mlawa adressierten Eil- und Frachtgutsendungen mit Gültigkeit vom 13./26. August a./n. St. 1905 bis auf Widerruf die Frachtberechnung für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art von Stationen der Rjasan-Uralsk-, Südost-, Charkow-Nikolajew, Libau-Romny-, Moskau-Kiew-Woronesh-(inkl. der Linie Kiew—Poltawa), Moskau-Breßt-, Poljeßje- und Südwest-Eisenbahnen, welche über den kürzesten Weg via Mlawa nach Danzig adressiert sind, jedoch über fallweise Verordnung des Wegekommunikations-Ministeriums zwecks Beseitigung der Verkehrsstockungen auf den längeren Weg via Grajewo instradiert werden, in der gleichen Weise zu erfolgen hat, als wenn die Sendungen über den kürzeren Weg via Mlawa rollen würden.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Rußland. (Petroleum-Umladestation in Russisch-Polen.) Die Verwaltungen der Warschau—Wien-Eisenbahn und der Weichselbahnen beabsichtigen, wie das „H. M.“ dem Juliberichte des k. u. k. Generalkonsulates in Warschau entnimmt, die Station Lowicz (Kreuzpunkt der Warschau-Wiener und Kalischer Bahn) zur Hauptumladestation für Petroleum und Naphthaprodukte aus den Zisternen der breitspurigen in die der schmalspurigen Bahnen zu machen. Von hier aus sollen dann die Sendungen weiter via Alexandrowo ins Ausland befördert werden. [„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Getreide u. s. w. aus bayerischen Lagerhäusern über Lindau vom 1. August 1905. (Berichtigung der Tabelle A.) Mit Gültigkeit ab 16. Oktober 1905 ist die Tabelle A auf Seite 5—13 des Tarifes zu berichtigen, wie folgt:

Für Sendungen von	werden bei Einlagerung in, bezw. Weiterbeförderung ab					
	Laberweinting	Landau a. Isar Bahnhof	Landshut	Moosach bei München	München O.B.	Straubing
	an der tarifmäßigen Fracht ab der Einlagerungsstation nachstehende Beträge gutgerechnet					
	Centimes für 100 kg					
Arnschwang	38	*	34	50	60	12
Cham	15	29	24	39	49	11
Furth im Wald	31	55	28	45	54	7
Kothmaißling	35	*	33	49	57	11
Pösing	38	*	35	51	60	23
Roding	*	*	37	53	61	27
Waldmünchen	50	*	48	63	72	25

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904. (Einbeziehung der Station Weiler b. Kellmünz.) Mit Wirksamkeit vom 1. September 1904 wurde u. a. die Lokalbahnstation Weiler b. Kellmünz mit den nachstehenden an die Frachtsätze für Memmingen anzustoßenden Beträgen in den Tarif aufgenommen:

Eilgut	Stückgut		Spezialtarif		A	B	I		II		III	
	1	2	a	b			a	b	a	b	a	b
Centimes für 100 kg												
52	26	26	21	21	18	16	13	12	13	9	9	1

Belgisch-Bayerischer Tierverkehr. (Einführung eines neuen Tarifes, Teil II.) Am 1. September 1905 trat ein neuer Tarif, Teil II, für die direkte Beförderung von lebenden Tieren zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschließlich Passau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen) anderseits in Kraft.

Hierdurch werden die Bestimmungen und Frachtsätze des Tarifes für lebende Tiere und Eisenbahnfahrzeuge vom 1. April 1901 aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober 1905 in Gültigkeit.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Köln.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag III zum Teil II, Heft 1.) Am 1. September 1905 trat der Nachtrag III zum Belgisch-Bayerischen Gütertarife, Teil II, Heft 1, vom 1. April 1901, in Kraft.

Derselbe enthält u. a.:

1. Anderweite, zum großen Teil höhere Frachtsätze für die bayerischen Lokal- und Vizinalbahnstationen;

2. die Aufnahme der Stationen Arnstorf in Niederbayern, Egolsheim, Floß, Haidhof, Haselmühle, Karlstadt, Landau a. d. Isar, Neuburg a. d. Donau, Rentwertshausen, Retzbach, Rosenau, Rosenberg und Weigolshausen in den allgemeinen Klassentarif, in den Ausnahmetarif Nr. 15 für Düngemittel und in den Ausnahmetarif Nr. 16 für Superphosphat, sowie der belgisch-französischen Übergangsstationen Blandain (Grenze), Erquelinnes (Grenze), Mouseron (Grenze) und Quiévrain (Grenze) in den vorgenannten Ausnahmetarif Nr. 16;

3. die Einbeziehung der Stationen:
a) Haselmühle und Rentwertshausen in den Ausnahmetarif Nr. 7 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren;
b) Haidhof, Pegnitz und Rosenberg in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Eisen und Stahl u. s. w., und
c) Rosenau in den Ausnahmetarif Nr. 10 für Holz;

4. den neuen Ausnahmetarif Nr. 20 für Kartoffeln;

5. den Tarif für Eisenbahnfahrzeuge.

Soweit durch den Nachtrag III Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober 1905 in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Köln.

Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Freiburg Süd.) Die am 4. September 1905 für die Abfertigung von Frachtgut (Stückgut und Wagenladungen) eröffnete Station Freiburg Süd wurde mit Geltung vom Tage der Betriebseröffnung in die Tarifhefte 4, 7 und 8 des Verbandsgütertarifes aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Frachtberechnung erteilen die Stationen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1905. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erließ nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

> Geschmolzene Butter, Butterschmalz, ist bis auf weiteres ebenso wie frische gesalzene oder ungesalzene Butter als unter Ziffer 3 der Güter des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter fallend zu behandeln.
>
> Diese Bestimmung hat auch für den inneren bayerischen Verkehr gleichmäßig Anwendung zu finden.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. Jänner 1905. (Änderung.) Seite 6 des Nachtrages I zum vorgenannten Schnittarife ist im Absatze vor b die Seite 26 in „36" abzuändern.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Hausdorf-Wüstewaltersdorf.) Mit Gültigkeit vom 10. September 1905 ab wurde die Station Hausdorf-Wüstewaltersdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 20 für Garne und Baumwollgewebe etc. (Tarifhefte 3 und 4) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Station Fürstenau.) Am 10. September 1905 wurde die an der Bahnstrecke Goßlershausen—Graudenz gelegene Station Fürstenau des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig mit den Sätzen der Station Lindenau i. Westpr. in den obigen Kohlenverkehr einbezogen.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. (Einführung neuer Frachtsätze.) Mit sofortiger Gültigkeit werden Frachtsätze der Klasse 11 für die Station Bergedorf des Direktionsbezirkes Altona eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Norddeich.) Am 1. Oktober 1905 wird die Station Norddeich des Direktionsbezirkes Münster in die Klassen I und IIa des Seehafenausnahmetarifes E (Eisen und Stahl) der Abteilungen A (Baden), B (Reichsbahn), C (Pfalz), E (Württemberg), F (Süddeutsche Eisenbahn - Gesellschaft) und G (Basel) aufgenommen. Die Frachtsätze werden ermittelt:

in Klasse I durch Anstoß von Mk. 0·02 und
in Klasse IIa „ „ „ Mk. 0·01

an die bestehenden Ausnahmesätze der Station Norden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einführung erhöhter Entfernungen und Frachtsätze etc.) Am 15. Oktober 1905 treten für die Stationen Kirchheim u. Teck und Schramberg der Württembergischen Staatseisenbahnen erhöhte Entfernungen und Frachtsätze und mit sofortiger Gültigkeit für die Station Neuffen dieser Verwaltung hinsichtlich der Berechnung der Lieferfristen und der auf dem Titelblatte des Kilometerzeigers angegebenen Gebühren eine Kürzung der Entfernung in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

— (Einbeziehung der Station Gernsbach.) Am 10. September 1905 wurde die Station Gernsbach der Badischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Großherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Eröffnung des neuen Güterbahnhofes Freiburg.) Am 4. September 1905 wurde der neue Güterbahnhof Freiburg eröffnet. Der alte Güterbahnhof Freiburg wurde für die Frachtgutabfertigung am 2. September 1905 abends geschlossen und bleibt vom 3. September 1905 an nur noch für den Eilgutverkehr in Betrieb. Gleichzeitig wurde die an der südlichen Zufahrtslinie zum neuen Güterbahnhofe zwischen der Geleiseabzweigung bei Leutersberg und dem neuen Güterbahnhofe Freiburg neu erstellte Station Freiburg Süd für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet.

Die Station Freiburg Süd besitzt Seiten- und Stirnrampe.

Die großherzogl. Güterverwaltung Freiburg wird in den neuen Güterbahnhof verlegt.

Allgemeiner Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Einführung der zweiten Auflage.) Mit Gültigkeit vom 1./14. Oktober a./n. St. 1905 gelangt unter gleichzeitiger Außerkraftsetzung der vom 1./14. November a./n. St. 1903 gültigen ersten Ausgabe des Allgemeinen Russischen Eisenbahn-Gütertarifes die zweite Ausgabe dieses Tarifes zur Einführung.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Rußland. (Neuer Zuckertarif.) Am 1./14. September a./n. St. 1905 trat unter Aufhebung des vom 1./14. September a./n. St. 1905 gültigen gleichnamigen Tarifes ein neuer „Artikeltarif für die Beförderung von Zuckerraffinade, Sandzucker und Raffinadesirup (laut Gruppe 95 der Warennomenklatur des Allgemeinen Russischen Eisenbahn-Gütertarifes) zwischen Stationen der russischen Eisenbahnen“ in Kraft. Derselbe enthält um ca. 8 Prozent erhöhte Frachtsätze gegenüber den bisherigen; die Exporttaxen sind unberührt geblieben.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Deutsch-Südfranzösische Gütertarife vom 1. Jänner 1905, Teil I, Abteilung B. (Nachtrag I.) Zum vorerwähnten Teile der Deutsch-Südfranzösischen Gütertarife trat auf den 15. September 1905 ein Nachtrag I in Kraft.

Belgisch-Deutsche Verbandsgütertarife vom 1. April 1905, Teil I, Abteilung B. (Nachtrag I.) Zum Verbandsgütertarife, Teil I, Abteilung B, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. April 1905 trat am 1. September 1905 Nachtrag I in Geltung. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des Anhanges (Preis 10 Pfg.).

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Sächsisch-Schweizerische Gütertarife vom 1. September 1904, Teil II, Heft 1. (Nachtrag II.) Am 15. September 1905 trat zu obenerwähntem Tarifhefte ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält in der Hauptsache Ergänzungen zum allgemeinen Tarife, Ergänzungen und Änderungen zu den Ausnahmetarifen Nr. 4, 6 und 19, sowie Änderungen von Stationsnamen.

Spanien. (Ermäßigung der Eisenbahntarife.) Auf Veranlassung und unter Vorsitz des spanischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat eine Konferenz von Vertretern der Eisenbahngesellschaften, der Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammern und anderer Körperschaften des Landes stattgefunden. In der Eröffnungsansprache betonte der Minister, daß es schon erfreulich sei, soviel berufene Vertreter des gesamten Wirtschaftslebens zwecks Verständigung und Verkehrserleichterung zusammenzubringen; aus diesem ersten Schritte dürften, wie in anderen Staaten, nützliche Folgen sich ergeben. Auf Ermächtigung durch die Versammlung ernannte der Minister zwei Vertreter der Eisenbahngesellschaften, je einen Vertreter der Handelskammern, der Landwirtschaftskammern, der Seegesellschaften, der Bewässerungsgesellschaften und einen für alle anderen Gesellschaften. Diese sollen wieder weitere Unterabteilungen bilden, und alle so eingesetzten Ausschüsse sollen innerhalb zwei Monaten, bis 1. Oktober, ihre Berichte niederlegen. Es wird abzuwarten sein, inwieweit diese groß angelegte Aktion Nutzen schafft. Betreffs der Leistungen der spanischen Eisenbahnen herrscht im Lande vielfach Unzufriedenheit; das ist aber sicher nicht deren alleinige Schuld. Ihr Hauptvertreter, Herr Bauer, klagte: „Betrachtet man das in den Eisenbahnen angelegte Kapital und die Jahreskosten im Vergleiche mit den Einnahmen, so sieht man heute wie immer, so lange die Eisenbahngesellschaften bestehen, daß die Einnahmen ungenügend sind, um die Bahnen einträglich zu machen.“ [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Einbeziehung der Station Freiburg Süd.) Mit Wirksamkeit vom 4. September 1905 wurde die dem Frachtgut- (Stückgut- und Wagenladungs-) Verkehre dienende badische Station Freiburg Süd in den Tarif einbezogen.

Die Bildung der Tarifentfernungen erfolgt durch Anstoß von 4 km an die Entfernungen von Freiburg i. Br.

Anhang zum Bayerisch-Sächsischen Gütertarife, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1904. (Einführung je eines Nachtrages II.) Am 1. September 1905 trat der Nachtrag II zum Anhange der Hefte 1 und 2 des Bayerisch-Sächsischen Güterverkehres in Kraft.

Er enthält Frachtsätze für die Beförderung von Dienstgutsendungen von den sächsischen Versandstellen Leipzig I Bayer. Bhf., Meißen und Radebeul und die Einbeziehung der bayerischen Stationen Kirchseeon, Nürnberg-Dutzendteich und Pasing als Empfangsstellen.

Die Erhöhung der Teilentfernung Leipzig I Bayer. Bhf.—Hof im Verkehre mit Pasing gilt erst vom 16. Oktober 1905 an.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1627	V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	**Böhmischen Nordbahn** Z. 28.729/05	Braunkohle	Prag St.B. transit	Jungbunzlau B.N.B.	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Alt-Paka—Sudoměř adressiert sind und oberhalb der Adresse die Überschrift tragen: „Regiesendung der Lokalbahn Alt-Paka—Sudoměř"	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	562 Heller für 1000 kg	219 Heller für 1000 kg	343 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		
1628	V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.162 C I/05 beteiligten Verwaltungen	Paraffin, festes, Paraffinbutter und Paraffinschuppen	Zagórzany (k.k.St.B.) über Triest oder Fiume seewärts	Hafenplätzen, angeführt im Tarife für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr, Teil II, Heft 1, unter B—II / B—I	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante)	Bezügliche Ausnahme-Frachtsätze bestehen nicht	620 Centimes / 520 †) Centimes		Im Kartierungswege*)		*) Siehe auch Abschnitt C des in der Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Teil I

†) Im Verkehre mit Haidar-Pacha (Haidar-Pascha) gelangt dieser Frachtsatz mit einem Anstoße von 25 Centimes für 100 kg zur Einhebung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1629 V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kokes	Segen Gottes	Kralup St.E.G.	**Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905**	**Ausnahmetarif, Teil II, Heft 3**	**1060 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**872 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**188 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen, einzusenden bis spätestens Ende März 1906**	
1630 V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Glasflaschen der Klasse B	Schwaz-Kuttowitz	Brassó	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905**	**Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen**	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**448 Heller**		**Im Kartierungswege**		
1631 V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	**Schleifholz der Pos. H—18 g) der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I/B, vom 1. Juli 1905, und zwar: a) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser; b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser**	Lochwitz	Schönpriesen (Station)	**1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Die Sendungen müssen für die mit der Station Schönpriesen in Schienenverbindung stehenden Zellulosefabriken bestimmt sein und dortselbst zur Verarbeitung gelangen**	**bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Lokalgütertarife und Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901**	**Heller** —	**Heller** 64	**Heller** —	**Im Kartierungswege**		
				Řewnitz					84	57	27			
				via Prag—Hrabovka										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
1632	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Güter, die in Mengen von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Klasse A tarifieren	Kojetein	Tobitschau	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut mit direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen, sowie der nachstehenden besonderen Bestimmungen. ad 1. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad 2. und 3. Aufgabe in beliebigen Mengen; ad 4. Frachtzahlung mindestens für 10. kg pro Frachtbrief und Wagen; ad 5. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; ad 6. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, in Tobitschau und Kojetein Abladen durch den Empfänger*); ad 7. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad 8. Frachtzahlung für die Bodenfläche des verwendeten Wagens	vom 1. Oktober 1905 bis Ende September 1906	Lokalgütertarife, und zwar für die Hauptbahn vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahn vom 1. Jänner 1898	19	16	3	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Tobitschau oder Loboditz: auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe; bei den Sendungen von Tobitschau oder Loboditz: auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate oder Aufnahmsscheine. Die bezeichneten Dokumente müssen spätestens bis Ende November 1906 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	
			2. Gebrauchte Emballagen laut der Punkte a) und b), im Abschnitte C-V des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Juli 1905, sowie Fässer von Holz, leere, gebrauchte, unter 8·5 hl Gehalt						19	16	3			
			3. Gebrauchte, leere Säcke						16	14	2			
			4. Güter der Klasse B, sowie Rohzucker der Pos. Z—15—b) der Güterklassifikation	oder umgekehrt					Verschieden	14	Verschieden			
			5. Güter der Klasse C der Spezialtarife 2 und 3, sowie des Ausnahmetarifes I, ferner Gerste und Malz	Kojetein oder umgekehrt	Tobitschau Loboditz				Verschieden	12**) 12	Verschieden			
			6. Zuckerrüben und Zuckerrübenabfälle, sowie Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle der Zuckerfabrikation	Kojetein Uhřitschitz Loboditz oder umgekehrt	Tobitschau				16 13 13	10 8 7	6 5 6			
			7. Rohzucker der Pos. Z—15—b) der Güterklassifikation	Tobitschau	Prerau loko				36	28	8			
					Stationen, die über Prerau hinaus in der Richtung gegen Brodek oder Radwanitz-Prosseritz gelegen sind (bei Beförderung über Prerau)				Verschieden	28 Heller (für die Strecke Tobitschau—Prerau) und der um 8 Heller für 100 kg gekürzte tarifmäßige Frachtsatz von Prerau bis zur Bestimmungsstation	Verschieden			
			8. Großhornvieh in Wagenladungen	Kojetein oder umgekehrt	Tobitschau				Heller für den Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens 23	17·6	5·4			

*) Insofern das Abladen durch Organe des Empfängers bewirkt wurde, müssen die laut Spalte 13 vorzulegenden Dokumente eine bezügliche Bestätigung der Empfangsstation tragen. Der Empfänger, welcher das Abladen durch eigene Organe bewirken lassen will, hat der Empfangsstation rechtzeitig vor Anlangen der Transporte eine bezügliche schriftliche Erklärung zukommen zu lassen. (Diese Erklärung kann auch generell, längstens jedoch mit Gültigkeit bis Ende September 1906 abgegeben werden.) Hat der Empfänger das Abladen nicht durch eigene Organe bewirkt, so werden als Vergütung für die von der Bahn besorgte Leistung bei der Refaktieliquidierung 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht.

**) Dieser Frachtsatz gilt nur für Güter der Klasse C, der Spezialtarife 2 und 3, sowie des Ausnahmetarifes I

Besondere Bestimmungen.

Zur Nachweisung des Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) werden alle durch die die Refaktie reklamierende Firma auf der Lokalbahn Kojetein-Tobitschau innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses beförderten Güter, bei welchen dieselbe in der Richtung nach Tobitschau und Loboditz als Empfängerin und in der Richtung von Tobitschau und Loboditz als Absenderin auf den Frachtdokumenten erscheint, zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der vorstehenden Begünstigungen nicht bonifikationsfähig sind.

Rücksichtlich der in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa während der Geltungsfrist des Zugeständnisses, beförderten Großhornvieh-Transporte, auf welche der Ausnahmetarif für Großhornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, wird für die Quantumsberechnung bis zu einer Anzahl von 300 Wagen jede Wagenladung mit einem Gewichte von 10.000 kg und bei Überschreitung von 300 Wagen jede Wagenladung über 300 mit einem Gewichte von 2000 kg in Rechnung gestellt.

Wird innerhalb der Geltungsfrist dieses Zugeständnisses durch die die Refaktie reklamierende Firma auf der Lokalbahn Kojetein-Tobitschau ein Minimal-Verfrachtungsquantum von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) an Gütern aller Art befördert, so wird gegen Vorlage der in der Rubrik 13 „Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, etc." namhaft gemachten Dokumente für die laut des Vorstehenden sub 1—8 begünstigten Güter aus den bei einem Minimal-Verfrachtungsquantum von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) zugestandenen ermäßigten Frachtsätzen eine Superrefaktie von 1 Heller pro 100 kg und für die übrigen Güter, bezüglich deren vorstehend eine Frachtbegünstigung nicht fixiert ist, aus den im Lokalgütertarife für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898 oder im zugehörigen Anhange vorgesehenen Frachtsätzen eine Refaktie von 1 Heller pro 100 kg vergütet.

Bei Ermittlung des Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) wird bezüglich jener Großhornvieh-Transporte in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa, auf welche der Ausnahmetarif für Großhornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, für jede Wagenladung nur ein Gewicht von 2000 kg zugrunde gelegt, welches letztere zugleich auch für die Berechnung der Superrefaktie bei diesen Transporten als Grundlage dient.

Insofern für die begünstigten Güter in einzelnen der im vorstehenden in Betracht kommenden Relationen mit besonderen Zugeständnissen niedrigere ermäßigte Frachtsätze gewährt werden, findet auf Grund dieses Zugeständnisses eine Rückvergütung nicht statt. Sind die mit besonderem Zugeständnisse bewilligten ermäßigten Frachtsätze höher, so wird lediglich der Unterschied zwischen diesen Frachtsätzen und den im vorstehenden zugestandenen Frachtsätzen vergütet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1633 V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.217-C I/05		Rundschotter (sogenannte Katzenköpfe)	Cilli	Grobelno transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen zur Straßenpflasterung bestimmt und an die „Rohitscher Lokalbahn in Rohitsch-Sauerbrunn" adressiert sein	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	10 Heller	8 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
1634 V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.148-C I/05		Bruchsteine	St. Lorenzen	der Abladestelle auf offener Strecke nächst dem Wächterhause Nr. 28 (in km 41·894) der Linie Pragerhof—Budapest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für die Drau-Regulierungsarbeiten bestimmt und an die k. k. Drau-Bauleitung adressiert sein	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II	34 Heller	26 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1635 V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.253-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Schienen, Laschen, Platten und Wechsel	Leoben S.B.	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für den Bau und Betrieb der Lokalbahn Lana-Meran bestimmt sein und mit an die Bauleitung derselben adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	147 Heller		Im Kartierungswege		
			a) Brückenbestandteile b) Leitungsmateriale	Wien (Matzleinsdorf)						ad a) 187 Heller ad b) 201 Heller				
			Fahrbetriebsmittel, verladen, und zwar: a) Lokomotiven b) Eisenbahnwagen	Graz S.B.		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effektivgewicht der Sendungen unter Wahrung der in Rubrik 10 festgesetzten Mindestgebühr				ad a) 128 Heller ad b) 216 Heller mindestens aber 128 Kronen für jeden zum Transporte verwendeten Wagen				
1636 V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	**Böhmischen Nordbahn**		a) Zuckerrübe und Zuckerrübenschnitte b) Saturationsschlamm	Böhm.-Leipa und umgekehrt	Jungbunzlau	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 7	vom 1. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 39 Heller b) 34 Heller	a) und b) 25 Heller	a) 14 Heller b) 9 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1637	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 41.801/05	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Bruchsteine und Schotter	Skole	Krystynopol	ad a) und b) Auflieferung von mindestens 150 Tonnen pro Zug auf eine Entfernung von wenigstens 100 km ab den vorgenannten Versandstationen, bezw. Frachtzahlung hierfür. Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. ad b) **Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** ad a) und b) Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestraßen I. Klasse, sowie von städtischen Kommunikationen, zu Flußregulierungs- und Brückenbauzwecken im Geltungsbereiche des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, bestimmt sein und als Frachtgut mit einem auf eine k. k. oder Landesstraßen-Baubehörde (k. k. Baubezirk, k. k. Bauexpositur, Landesausschuß, Bezirksausschuß, Landesingenieur), bezw. auf einen Stadtmagistrat als Empfänger lautenden Frachtbriefe aufgegeben werden	vom 10. August 1905 bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	74	Heller a) — b) 49·7	a) — b) 24·3	ad a) Im Kartierungswege, ad b) im Rückvergütungswege	ad b) Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1906 erliegen müssen	Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 142 ex 1904 unter fortlaufender Post 3349 und Nr. 96 ex 1905 unter fortlaufender Post 1524 verlautbarten Publikationen erscheinen hier einbezogen und sind somit gegenstandslos
				Skole	Bełzec	ad b) **Auflieferung eines Minimalquantums von 6500 Tonnen während der Begünstigungsdauer.**	vom 1. Jänner 1905 bis 31. Dezember 1905		90	a) 51·3 b) —	a) 38·7 b) —			
					Brzuchowice				42	23·7 —	18·3 —			
					Dobrosin				65	37·0 —	28·0 —			
					Hrebenne				82	46·9 —	35·1 —			
					Glińsko				60	34·3 —	25·7 —			
					Kamionka-Lipnik				72	41·1 —	30 9 —			
					Kulików-Mierzwica				51	28·8 —	22·2 —			
					Lemberg-Kleparów				37	21·4 —	15·6 —			
					Lubycza				86	48 9 —	37·1 —			
					Macoszyn				55	31·2 —	23·8 —			
					Rawa ruska				76	43·5 —	32·5 —			
					Zarudce				49	27·8 —	21·2 —			
					Zaszków				47	26·8 —	20·2 —			
					Zawadów				45	25·8 —	19·2 —			
					Zołkiew				57	32·2 30 8	24·8 26·2			
				Jaremcze Skole Woronienka	Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, angeführten Linien				Verschieden	0·17 Heller für 100 kg und 1 km inkl. Manipulationsgebühr	Verschieden			

V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905

Außerkraftsetzung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
25 V.-B. Nr. 112 v. 28./IX. 1905	Nr. 145 vom 20. Dezember 1904	3617	Buschtěhrader Eisenbahn	Nicht namentlich angeführt	Zement	Lobositz (A.T.E.)*) Lobositz (St.E.G.)	Gablonz-Brandl	Ab 15. Oktober 1905	Es bleibt daher nur noch die Tarifermäßigung in der Relation Lobositz (A.T.E.)—Reichenberg (A.T.E.) unberührt

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Für die im Bau befindlichen Hochbau-Objekte der Stationserweiterung in Salzburg, und zwar eine Werkstätte und ein Kaserngebäude am Rangierbahnhofe, eine Lokomotivremise für 18 Stände und ein Kaserngebäude am Personenbahnhofe nebst kleineren Nebenanlagen gelangt:

1. die Ausführung der Anstreicher- und Malerarbeiten;
2. die Ausführung der Verglasungen;
3. die Ausführung der Installationen für Trink- und Nutzwasserleitungen, Abort-, Bade- und Waschanlagen, und endlich
4. die Lieferung von Jalousien und Plachen

in allgemeiner öffentlicher Offertverhandlung zur Vergebung.

Vor Abgabe des Angebotes ist bei der Direktionskassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck ein Vadium von 5 Prozent der angebotenen Summe zu erlegen, welcher Betrag nach eventuellem Zuschlag der Arbeiten die Kaution zu bilden hat.

Die Arbeiten sind im Laufe der diesjährigen Bausaison zu beginnen und je nach dem Baufortschritte auch zu vollenden. Die restlichen Arbeiten sind im Frühjahre 1906 auszuführen.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Angebote sind unter verschlossenem Umschlage mit der Aufschrift:

„Angebot für die Lieferung und Ausführung
ad 1. der Anstreicher- und Malerarbeiten,
ad 2. der Glaserarbeiten,
ad 3. von Installationen,
ad 4. von Jalousien

für die Hochbauten der Stationserweiterung Salzburg" bis spätestens **29. September 1905** für die Angebote ad 1 und 2 und bis spätestens **9. Oktober 1905** für die Angebote ad 3 und 4, **12 Uhr mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Angebote erfolgt am nächsten Tage um 9 Uhr vormittags bei der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung und steht es den Anbotstellern oder ihren Vertretern frei, der Angebotseröffnung beizuwohnen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Angebote erfolgt innerhalb 8 Tagen nach dem Eröffnungstage und bleiben die Offerenten bis zu diesem Zeitpunkte an ihr Angebot gebunden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ausdrücklich das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Offerte zu entscheiden, eventuell auch alle Angebote zurückzuweisen.

Die Preisliste als Angebotsbehelf liegt bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg, Weiserstraße 20, 2. Stock, während der Amtsstunden nebst den Projektsplänen und Bedingnissen zur Einsicht auf und kann dort mit dem zur Angebotsstellung vorgeschriebenen Offertformulare auch käuflich erworben werden.

Ermäßigte Tarife für Transporte von Inventar, Materialien etc., sowie ermäßigte oder freie Fahrten für Angestellte oder Arbeiter werden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nicht gewährt.

Angebote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, am 20. September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 113. **Wien, 30. September 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermäßigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der Tauernbahn.

Am 20. September ist die Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der Tauernbahn mit den Stationen, bezw. Haltestellen Schwarzach-St. Veit, Klammstein (Haltestelle), Dorfgastein, Hofgastein, Kaltenbrunn (Haltestelle) und Bad Gastein für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden. Die Stationen Schwarzach-St. Veit, Dorfgastein, Hofgastein und Bad Gastein sind für den Gesamtverkehr, die Haltestellen Klammstein und Kaltenbrunn nur für den Gepäcksverkehr eingerichtet.

In der Haltestelle Klammstein findet die Personen- und Gepäcksabfertigung nur im Nachzahlungswege, in der Haltestelle Kaltenbrunn die Fahrkartenausgabe am Schalter, die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege statt.

Für den Güterverkehr wurde die bezeichnete Eisenbahnstrecke mit den Stationen Schwarzach-St. Veit, Dorfgastein, Hofgastein und Bad Gastein bereits am 8. September eröffnet.

Explosive Güter sind von der Beförderung auf dieser Linie ausgeschlossen.

Den Betrieb führt die Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Der Zeitpunkt des Ansuchens um die Verleihung von Grubenmaßen ist nicht maßgebend für die Frage der Priorität des Bergbaues gegenüber einem projektierten Eisenbahnbau (§§ 6 und 7 der Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25).

Die Verleihung von Grubenmaßen ist ein konstitutiver, kein deklarativer Akt.

(Erkenntnis vom 7. März 1905, Z. 2510.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der B. B. gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. Juli 1903, Z. 7441, betreffend Ersatzansprüche anläßlich der Erweiterung des Falkenauer Rangierbahnhofes, nach der am 7. März 1905 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. November 1900, Z. 50.715, wurde der ausschließlich privilegierten Buschtěhrader Eisenbahn der Baukonsens zur Durchführung des Projektes für die Erweiterung der Geleiseanlage auf dem Rangierbahnhofe Falkenau erteilt und die Entscheidung über die Vorschreibung der bergbaupolizeilichen Sicherheitsvorkehrungen, sowie über die seitens der Bergbauinteressenten gestellten Schadenersatzansprüche nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, der k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit der k. k. Berghauptmannschaft in Prag vorbehalten.

Die Statthalterei hat nun mit dem Erlasse vom 20. Dezember 1900, Z. 220.996, im Einvernehmen mit der Berghauptmannschaft unter Festsetzung eines provisorischen Sicherheitspfeilers von 40 m zur Sicherung des Bahn-, bezw. Bergbaubetriebes, den Besitzern der

bereits verliehenen Grubenmaßen ihre Ersatzansprüche für alle Betriebsbeschränkungen und Betriebsunterlassungen, welche ihnen aus Anlaß der Erweiterung der Geleiseanlagen am Falkenauer Rangierbahnhofe auferlegt werden sollten, vorbehalten, dagegen die Ersatzansprüche der Freischürfer für alle Betriebsbeschränkungen bei ihrem etwaigen Schurfbetriebe und den ihnen nachträglich zu verleihenden Grubenmassen abgewiesen.

Gegen diese Entscheidung brachte die B. B. in B., Besitzerin der Freischürfe Z. 2424 ex 1871, Z. 2369 ex 1871 und Z. 2331 ex 1872 bei Haselbach, die Berufung aus dem Grunde ein, weil sie rücksichtlich der erwähnten Freischürfe bereits vor der Genehmigung der Geleiseanlageerweiterung am Falkenauer Rangierbahnhofe (mit Eingabe ddo. 29. September, präs. 1. Oktober 1900, Z. 6081) bei der Berghauptmannschaft in Prag um die Freifahrung und Erteilung von Grubenmaßen eingeschritten war, ihr somit rücksichtlich ihrer Entschädigungsansprüche die Priorität vor dem Eisenbahnunternehmen zustehe.

Diesem Rekurse hat jedoch das k. k. Ministerium des Innern laut der von der B. B. nunmehr hiergerichts angefochtenen Entscheidung vom 23. Juli 1903, Z. 7441, im Einvernehmen mit dem Ackerbau- und Eisenbahnministerium in der Erwägung keine Folge gegeben, daß für die Priorität eines Grubenfeldes gegenüber einer Bahnunternehmung nicht der Zeitpunkt der Überreichung des Verleihungsgesuches, sondern jener Zeitpunkt maßgebend sei, in welchem der Bergbauunternehmer das Recht erlangt habe, an die Ausbeutung des Bergwerkseigentums zu schreiten, dieses Recht aber der Rekurrentin erst mit dem Erkenntnisse auf Zulässigkeit der Verleihung, ddo. 29. April 1901, Z. 2626, somit erst nach der mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 16. November 1900, Z. 50.715, erfolgten Erteilung des Baukonsenses für das Projekt der Erweiterung der Falkenauer Geleiseanlagen verliehen worden sei.

Der Verwaltungsgerichtshof ist bei der Abweisung der als unbegründet erkannten Beschwerde von nachfolgenden Erwägungen ausgegangen:

Nach § 6 der Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, ist im Falle, als eine projektierte Eisenbahn über bereits verliehene Grubenfelder oder schon bestehende Bergbaue angelegt werden soll, auf Grund der bei der politischen Begehung gepflogenen Erhebungen von der politischen Landesstelle im Einverständnisse mit der Oberbergbehörde (Berghauptmannschaft) unter Freilassung des Rekurses an das Ministerium des Innern zu entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen der Fortbetrieb des Bergbaues unterhalb der Eisenbahn stattfinden dürfe.

Nach § 7 der cit. Ministerialverordnung hat dann, wenn sich infolge der gemäß § 6 gefällten, rechtskräftig gewordenen Entscheidung der Bergbauunternehmer eine Beschränkung seines Betriebes zugunsten der Eisenbahn gefallen lassen muß, ihm der Eisenbahnunternehmer angemessene Entschädigung dafür zu leisten und ist die Bewilligung zum Baue der Eisenbahn unter dieser Bedingung zu erteilen.

Hieraus ergibt sich, daß die erwähnte Entschädigung für die Beschränkung seines Betriebes nur dem Bergbauunternehmer, d. i. nach § 6 der cit. Ministerialverordnung dem Besitzer eines schon bestehenden Bergbaues oder doch eines bereits verliehenen Grubenfeldes, also demjenigen gebührt, welcher tatsächlich einen Bergbau betreibt oder doch durch die Bergbehörde das Eigentumsrecht auf die innerhalb einer bestimmten Begrenzung (des Grubenfeldes) vorkommenden vorbehaltenen Mineralien und die Befugnis zur Gewinnung derselben durch den erforderlichen Werksbetrieb erworben hat, welche Rechte nach § 40 a. B.-G. den Gegenstand der Verleihung eines Grubenfeldes bilden.

Der Verwaltungsgerichtshof hatte nicht weiter zu untersuchen, ob von einem „bereits verliehenen Grubenfelde" schon im Zeitpunkte der Entscheidung über die Zulässigkeit der begehrten Verleihung (§ 57 a. B.-G.) oder erst zur Zeit der eingetretenen Rechtskraft derselben oder endlich im Zeitpunkte der Ausstellung oder Behändigung der Verleihungsurkunde (§ 63 leg. cit.) gesprochen werden kann — zweifellos ist es, daß in dem Stadium, in welchem um die Verleihung von Grubenmaßen erst angesucht und über die Zulässigkeit der letzteren die örtliche Erhebung (Freifahrung, §§ 50 und 54 a. B.-G.) gepflogen wird, bevor also auch nur über die Zulässigkeit der angesuchten Verleihung entschieden wurde, von einem „bereits verliehenen Grubenfelde" nicht die Rede sein kann.

Wenn sich die Beschwerde darauf beruft, daß auch das allgemeine Berggesetz die durch das Einbringen des Verleihungsgesuches gegebene Priorität in den §§ 52 und 53 für maßgebend erklärt, so ist dies wohl richtig, allein dies gilt nur zur Regelung des Vorrechtes, die Ausdehnung und Lage des Grubenfeldes nach den gesetzlichen Bestimmungen zu wählen, unter mehreren Verleihungswerbern, nicht aber rücksichtlich der durch die Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859 geregelten Priorität im Verhältnisse der Eisenbahn- zu der Bergbauunternehmung.

Auch die Bezugnahme auf § 382 a. b. G.-B. erscheint nicht zutreffend, da es sich bei der Erwerbung von Grubenfeldern nicht um das unbeschadet bestimmter Einschränkungen allen Mitgliedern des Staates zustehende Recht, freistehende Sachen durch Zueignung zu erwerben, sondern um die Befugnis zur Gewinnung von vorbehaltenen Mineralien handelt, welche Gewinnung nach §§ 3, 5 und 6 a. B.-G. nur nach von seiten der Bergbehörden erlangter Berechtigung (infolge Verleihung von Bergwerksmaßen) in Angriff genommen werden kann.

Daß endlich in der Verleihung von Grubenmaßen nicht, wie die Beschwerdeführerin behauptet, ein deklarativer, sondern ein konstitutiver Akt zu erblicken ist, ergibt sich daraus, daß nach § 40 a. B.-G. derjenige, welcher durch die Bergbehörde das Eigentumsrecht auf die innerhalb einer bestimmten Begrenzung vorkommenden vorbehaltenen Mineralien und die Befugnis zur Gewinnung derselben durch den erforderlichen Werksbetrieb erwerben will, um die Verleihung anzusuchen hat, daß es sich somit im Freifahrungsverfahren nicht um die Anerkennung eines bereits erworbenen, etwa zur Zeit der Überreichung des Gesuches schon vorhandenen, sondern um die Verleihung eines von dem Gesuchsteller erst zu erwerbenden Rechtes handelt.

Daraus endlich, daß nach den §§ 61 und 62 a. B.-G. bis zum Ausgange der Verhandlung über im Rechtswege auszutragende Vorfragen zwar mit der Entscheidung über die Verleihung innezuhalten ist, der Verleihungswerber sich jedoch bei der Bergbehörde auszuweisen hat, daß ihm seinerseits kein Mangel an gehöriger Betreibung zur Last falle und daß die Bergbehörde demselben auch

angemessene Fristen bestimmen kann, binnen welchen er die Beendigung zu bewirken und die Beweise darüber beizubringen hat, widrigenfalls das Verleihungsgesuch abgewiesen werden würde, kann die Beschwerde für ihre Rechtsanschauung wohl nichts ableiten, zumal die eventuelle Betreibung des Gesuchstellers ihren Erklärungsgrund darin findet, daß das demselben anderen Verleihungswerbern gegenüber nach § 52 leg. cit. zustehende Vorrecht nach § 60 im Falle der Abweisung des Verleihungsgesuches verloren geht und es nicht am Platze wäre, die Dauer der durch das erwähnte Vorrecht gegebenen Einschränkung der Rechte anderer Verleihungswerber der Willkür des Gesuchstellers zu überlassen.

Aus den entwickelten Motiven gelangte der Verwaltungsgerichtshof zur Abweisung der als unbegründet erkannten Beschwerde.

[Cf. E.-M.-Z. 33.411 ex 1905.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 348. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. September wurde seitens der Regierung der Entwurf des Finanzgesetzes samt Staatsvoranschlag eingebracht.

Der Staatsvoranschlag präliminiert die Ausgaben mit K 1.819,042.210 und die Einnahmen mit K 1.822,027.401.

Der Voranschlag des Handelsministeriums, welcher auf Grund einer vom Obersten Rechnungshofe angeregten Umarbeitung durch die Verschiebung zahlreicher Ausgabsposten in den einzelnen Titeln eine durchgreifende Veränderung erfahren hat und in dessen Erfordernis nunmehr entsprechend der vom Budgetausschusse gegebenen Anregung auch die Subventionen an den Österreichischen Lloyd und die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sowie das Erfordernis für die Ausgestaltung des Seeverkehres aufgenommen wurden, weist gegenüber dem Vorjahre ein Mehrerfordernis von K 6,473.648 auf, wovon K 1,040.622 auf den allgemeinen Aufwand (inklusive der genannten Subventionen für den Schiffahrtsverkehr) und K 5,433.026 auf die Post- und Telegraphenanstalt und das Postsparkassenamt entfallen.

Das Mehrerfordernis beim allgemeinen Aufwande betrifft Krediterhöhungen bei der Zentrale, dann Mehransprüche für den Hafen- und Seesanitätsdienst, das maritime Observatorium in Triest, die Subventionen für den Schiffahrtsverkehr, die Triester Lagerhäuser u. a.

An dem Mehraufwande bei der allgemeinen Verwaltungsgebarung per K 1,040.622 partizipieren u. a. der gesteigerte Aufwand für die Ausgestaltung der Triester Hafenanlagen (+ K 460.000) und für die Subventionierung der Handelsmarine (+ K 200.000), sowie für den normalmäßigen Ersatz der Suezkanalgebühren an den Österreichischen Lloyd.

Das Mehrerfordernis im Etat des Eisenbahnministeriums (+ K 12,387.270) ist, abgesehen von den erhöhten Beiträgen zu den Altersversorgungsanstalten (+ K 1,609.200), durch größere Erfordernisse für die Erwerbsteuer von dem Staatsbahnbetriebe (+ K 959.700), hauptsächlich durch die Steigerung der eigentlichen Betriebsauslagen der Staatsbahnen (+ K 8,460.490), nämlich durch die Verbesserung und Erhöhung der Systemisierung auf den bestehenden Linien, durch die Regulierung der Entlohnung des Wächterpersonales und durch die den erhöhten Leistungen auf den bestehenden und dem Zuwachse neuer Strecken entsprechende Steigerung der persönlichen und sachlichen Betriebskosten verursacht.

Der Mehraufwand im Extraordinarium des Staatsbahnbetriebes resultiert hauptsächlich aus der Erhöhung des Kredites zur Erneuerung minderwertiger Fahrbetriebsmittel um K 740.000.

Bei den vertragsmäßigen Zahlungen für Verzinsung und Amortisation ergibt sich eine Aufwandsteigerung von K 237.270 für den Ankauf der Linien Nürschan—Hermannshütte, für die Einlösung der Lokalbahn Postelberg-Laun und für die Erwerbung der Pinzgauer Lokalbahn für den Staat.

Der Anteil des Staates an dem Betriebsabgange der Wiener Stadtbahn erhöht sich neuerdings infolge ungünstigerer Ertragsverhältnisse dieser Bahn um K 269.540.

Das Erfordernis für die Vorschüsse an garantierte Eisenbahnen und Lokalbahnen erfährt infolge des voraussichtlichen ungünstigen Ertrages der Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie einiger bestehender Lokalbahnen und des Hinzutrittes neuer garantierter Lokalbahnen eine Steigerung von K 735.650.

Was die Bedeckung betrifft, so beruht im Etat des Handelsministeriums die Steigerung der Einnahmen um K 7,845.920 nahezu ausschließlich auf dem zu gewärtigenden Mehrerträgnisse der Post- und Telegraphenanstalt und des Postsparkassenamtes, dann auf der erhöhten Vergütung der ungarischen Regierung an Suezkanal-Passagegebühren für die indochinesischen und ostafrikanischen Fahrten des Österreichischen Lloyd (+ K 195.200).

Im Etat des Eisenbahnministeriums konnte eine Mehreinnahme von K 12,474.680 präliminiert werden. Dieselbe resultiert in erster Linie aus den mit Rücksicht auf den günstigen Erfolg des Vorjahres und die gebesserte wirtschaftliche Lage mit K 11,290.460 höher veranschlagten Einnahmen im Staatseisenbahnbetriebe.

Auch der Anteil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn war um 1·1 Millionen Kronen höher zu veranschlagen.

Bei den Rückzahlungen von Garantievorschüssen seitens der garantierten Eisenbahnen ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um K 106.100.

Schließlich kam der Einnahmengebarung im Etat des Eisenbahnministeriums auch eine außerordentliche Einnahme per 1 Million Kronen zugute, welche seitens des Herzogtums Salzburg aus Anlaß der Erwerbung der Pinzgauer Lokalbahn durch den Staat geleistet wird.

* * *

In derselben Sitzung übermittelte der Finanzminister den Ausweis über den Umfang der auf Grund des Artikels IX des Gesetzes vom 6. Juni 1901 erfolgten Begebung von Obligationen der durch das Gesetz vom 2. August 1892 geschaffenen Rente, sowie über die Verwendung des Erlöses derselben während der Rechnungsperiode 1904.

Weiters wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend die Amtsgebarung des Staatsbahndirektors in Pilsen Hofrates Tuček;

der Abgeordneten Schraffl und Genossen, betreffend die Bahnhofbuchhandlungen an der Arlbergbahn;

der Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen, betreffend die Einführung des Halbzonentarifes auf den Staatsbahnen.

II. An den Herrn Minister des Innern und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Dr. Beurle und Genossen, betreffend die Herstellung einer Donaubrücke bei Grein.

III. An den Herrn Leiter des Handelsministeriums.

Seitens

der Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend den Zustand des Hafens von Almissa, betreffend die Erweiterung der Hafenanlage in Podgora bei Makarska in Dalmatien, betreffend die Ausgestaltung der dalmatinischen Häfen und betreffend die Erbauung eines Segelschulschiffes für die Handelsmarine;

der Abgeordneten Dobernig und Genossen, betreffend den Verkauf des Lloyd-Arsenals in Triest.

In der 349. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. September wurden an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

der Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen, betreffend die Aufhebung der Beschränkung bezüglich der dritten Wagenklasse bei den Schnellzügen;

der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend die Amtsgebarung des Staatsbahndirektors in Pilsen Hofrates Tuček.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. August die 18·30 km lange normalspurige Nebenbahn Lampertheim-Weinheim im Bezirke der kgl. preußischen und großherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion zu Mainz für den öffentlichen Verkehr; von der Gesamtstreckenlänge liegen 12·88 km auf hessischem und 5·42 km auf badischem Gebiete; an neuen Dienststellen sind vorhanden:

a) die Haltestelle Viernheim Staatsbahnhof für den allgemeinen Verkehr mit Ausnahme von Privatdepeschen und Sprengstoffen; ferner die Haltepunkte
b) Haide und
c) Muckensturm nur für den Personenverkehr, sowie
d) Poststraße nur für die Verladung von Holz und den beschränkten Personenverkehr; die Züge halten nach Bedarf für die in den dortigen Forsten beschäftigten Arbeiter;

die unter b), c) und d) angeführten Haltepunkte sind unbesetzt; die Fahrkarten für diese Haltepunkte werden durch das Zugspersonal während der Fahrt ausgegeben; die Abfertigung der Holzsendungen für Poststraße erfolgt durch die Haltestelle Viernheim; die Reststrecke Neuhammer a. Queis—Sagan der Nebenbahn Siegersdorf-Sagan im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den öffentlichen Verkehr; an dieser Strecke liegen in der Richtung von Sagan her die Haltestellen Tschiebsdorf und Loos, welche die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stückgütern, Wagenladungen, Vieh, Sprengstoffen und Leichen besitzen; es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenklasse zur Ausgabe; die Strecke Neuhammer a. Queis—Sagan ist der Betriebsinspektion Görlitz 1, der Maschineninspektion Breslau 2, der Verkehrsinspektion Görlitz und der Werkstätteninspektion Breslau 3 zugeteilt; ferner die 25·61 km lange Lokalbahn Dombühl-Rothenburg o. T. der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche mit der 11·09 km langen Nebenbahn Steinach-Rothenburg o. T. gemeinschaftlich betrieben wird, für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen von der Anschlußstation Steinach: Rothenburg o. T. (Station, 11·09 km), Rothenburg o. T.-Wildbad (Halteplatz, 11·97 km), Gebsattel (Haltestelle, 14·66 km), Bockenfeld (Haltestelle, 17·45 km), Diebach-Insingen (Haltestelle, 20·16 km), Unterösthelm (Halteplatz, 22·67 km), Östheim-Gailnau (Haltestelle, 24·58 km), Schillingsfürst (Haltestelle, 29·64 km), Wörnitz (Haltestelle, 33·25 km) und Dombühl (Station, 36·70 km); die Stationen Rothenburg o. T. und Dombühl, sowie die Haltestellen Gebsattel, Bockenfeld, Diebach-Insingen, Östheim-Gailnau, Schillingsfürst und Wörnitz sind für die unbeschränkte Güterabfertigung eingerichtet; die Halteplätze Rothenburg o. T.-Wildbad und Unterösthelm dienen nur dem Personenverkehre; jedoch können auch hier während des Zugsaufenthaltes durch Vermittlung des Zugsführers Kleinvieh in Einzelsendungen, sowie Expreßgüter bis zu 200 kg Stückgewicht zur Aufgabe gelangen; die Fahrkartenausgabe und Gepäcksabfertigung finden bei den Anschlußstationen, sowie bei der Haltestelle Schillingsfürst am Schalter und bei den übrigen Verkehrsstellen am oder im Zuge durch den Zugsführer statt; Fahrzeuge, welche nur auf festen Rampen ver- oder entladen werden können, sind von der Beförderung nach und von der Haltestelle Wörnitz ausgeschlossen; der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt in der Strecke Steinach—Rothenburg o. T. 520 m, in der Strecke Rothenburg o. T.—Dombühl 400 m; Hauptbahnwagen können in bezug auf ihren festen Radstand ohne Beschränkung und in bezug auf ihre Tragfähigkeit mit einer Bruttobelastung von 14.000 kg für die Achse auf dieser Lokalbahn verkehren; bei der Beladung offener Wagen ist das Lademaß I einzuhalten; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in der Station Rothenburg o. T. und ist der kgl. Eisenbahn-Betriebsdirektion Nürnberg unterstellt; ferner

am 19. August die letzte Teilstrecke Berncastel—Cuest-Bullay der rechtsufrigen Moseltalbahn mit den Stationen Graach, Zeltingen, Uerzig, Erden, Wolf, Traben-Trarbach, Enkirch, Burg (Mosel), Pünderich, Briedel, Zell (Mosel), Merl und Bullay für den öffentlichen Verkehr.

Preußen. (Anderweite Abgrenzung von Betriebsinspektionen.) Am 1. Oktober scheidet die Bahnstrecke Burgsteinfurt (ausschließlich)—Gronau—Landesgrenze aus dem Bezirke der Betriebsinspektion Münster 3 aus und wird der Betriebsinspektion in Burgsteinfurt unterstellt.

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im Oktober 1905.)

Im Monate Oktober 1905 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Oktober
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos *	„Stefánia“	1
Liverpool ¹)	„Algerian“	1—10
New-York	„Pannonia“	12
Liverpool	„Pavia“	5—15
London	„Matlekovits“	10—20
Antwerpen	„Széchényi“	10—20
Liverpool ¹)	„Flaminian“	15—25
Rotterdam	„Tibor“	15—25
Lissabon¹), Bordeaux *	„Zichy“	15—25
London, Hull	„Murillo“	15—25
New-York	„Carpathia“	26
Hamburg ¹)	„Venezia“	21—31
Rouen *	„Buda II.“	21—31
Glasgow *	„Báthori“	21—31
Liverpool	„Aleppo“	21—31
London, Hull	„Volturno“	21—31

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Oktober
Cardiff	Fiume	„Báthori“	25/IX-5/X
Liverpool ¹)	„	„Fabian“	1—10
Hamburg ¹)	„	„Venezia“	1—10
New-York	„	„Slavonia“	17
London, Hull	„	„Jago“	10—20
Liverpool	„	„Tyria“	10—20
Leith	„	„Kolozsvár“	10—20
Rotterdam	„	„Arad“	15—25
Bordeaux	„	„Deák“	15—25
Liverpool ¹)	„	„Andalusian“	15—25
Glasgow	„	„Baross“	21—31
Antwerpen	„	„B. Kemény“	21—31
Rouen	„	„Kálmán király“	21—31
Rotterdam	„	„Szeged“	21—31
Antwerpen	„	„Duna“	21—31
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Jokai“	21—31
Liverpool	Fiume	„Veria“	21—31
London, Hull	„	„Congo“	21—31
New-York	„	„Pannonia“	31

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Österr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

¹) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie FIUME—SPANIEN.

Ab Fiume: „Mátyás király“ am 2., „Lederer Sándor“ am 9., „Kassa“ am 16., „Zrinyi“ am 23., „Andrássy“ am 30. Oktober.

Ab Valencia: „Zrinyi“ am 4., „Andrássy“ am 11., „Mátyás király“ am 18., „Lederer Sándor“ am 25. Oktober.

B) Linie FIUME—MARSEILLE.

Ab Fiume: „Szent László“**) am 6., „Tisza“ am 11., „Árpád“ am 18., „Rákóczy“ am 25. Oktober.

Ab Marseille: „Árpád“ am 4., „Rákóczy“ am 11., „Szent László“ am 18., „Tisza“ am 25. Oktober.

**) Dieser Dampfer wird noch laut altem Itinerär Triest vor Fiume anlaufen.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Arithmetisches Fahrscheinverzeichnis.) Zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1905 ist der Nachtrag I — gültig vom 1. Oktober 1905 — erschienen und zur Verteilung gebracht worden.

— (Alphabetisches Fahrscheinverzeichnis.) Der vom 1. Oktober 1905 ab gültige Nachtrag I zum alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1905 ist erschienen und zur Verteilung gelangt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Savina.

Am 1. Oktober 1905 wird die Personenhaltestelle Savina der süddalmatinischen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Diese Haltestelle liegt zwischen den Stationen Ercegnovi (Castelnuovo) und Zelenika; deren kilometrische Entfernungen sind folgende:

Von oder nach	Brgat *	Brohuce *	Cavtat (Ragusa vecchia)	Čilipi †	Glavska	Gruda	Gruž (Gravosa)	Ercegnovi ** (Castelnuovo)	Igalo	Komaj **	Landesgrenze bei Glavska ○	Landesgrenze bei Uskoplje ○	Mihanići †	Nagumanac *	Ombla *	Pločice *	Sutorina †	Šumet Gionchetto *	Uskoplje	Vojski dol *	Zelenika
Savina *	80	58	37	32	64	24	99	3	6	29	62	78	49	15	92	19	11	88	76	55	2

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind:

Haltestelle Savina.

Zug	Tageszeit	Ankunft		Aufenthalt	Abfahrt	
		Stunden	Minuten		Stunden	Minuten
Gemischter Zug Nr. 1011	nachmittags	4	24	△	4	24
„ „ „ 1012	vormittags	8	40	△	8	40
„ „ „ 1014	früh	3	22	△	3	22
„ „ „ 1015	früh	6	56	△	6	56
„ „ „ 1016	nachmittags	12	44	△	12	44

Sarajevo, am 22. September 1905. Z. 23.943-III b/05.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1426]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgütertarif.

Aufhebung des Tarifes der Kremsthalbahn.

Durch die Einbeziehung der Linien Linz—Unter-Rohr—Selzthal und Unter-Rohr—Bad Hall in den Abschnitt A des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1 (Kundmachung vom 13. September 1905 [1328] im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 107 ex 1905), tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klaus—Spital a. Pyhrn der im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, 2. Abschnitt, enthaltene Tarif der Kremsthalbahn (Linz—Klaus-Steyerling und Unter-Rohr—Bad Hall) außer Kraft.

Wien, am 27. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.656/05.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1427]

Bosnisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Verbandstarife.

Die Gültigkeitsdauer der mit Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 32 vom 18. März 1905 auf Seite 901 sub Post [296] außer Kraft gesetzten Tarife für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Hefte 1 und 2, sowie der hierzu gehörigen Nachträge I, welche mit den Kundmachungen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 51 vom 4. Mai 1905 auf Seite 1260 sub Post [559] und Nr. 73 vom 27. Juni 1905 auf Seite 1691 sub Post [874] bereits erstreckt wurde, wird nunmehr bis Ende Oktober 1905 verlängert.

Wien, am 27. September 1905. S.B. Z. 10.825-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1428]

Niederösterreichische Landesbahnen.

Stationsnamenänderung.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wird der bisherige Name der Personenhaltestelle Korneuburg Ö.N.W.B. der Linie Korneuburg—Ernstbrunn in „Haltestelle Korneuburg Lokalbahn“ abgeändert.

Wien, am 26. September 1905.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1429]

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 2.

Einführung der Dienstanweisung Nr. 1, betreffend Sackung von Kleie in Breslau.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1905 tritt die Dienstanweisung Nr. 1 in Kraft. Dieselbe enthält Bestimmungen für die Sackung von Kleie in Breslau.

Exemplare dieser Dienstanweisung sind bei den Verwaltungen der Endbahnen kostenlos erhältlich.

Wien, am 27. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.436/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1430]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und Entladefrist; Erhöhung des Lagergeldes und Einführung einer Zuschlagsfrist in der Station Meran.

Wegen außerordentlicher Güteranhäufung und Überfüllung der Gütermagazine und Lagerplätze in der Station Meran wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69, Absatz (7) des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, in der Station Meran vom 30. September 1905 bis auf weiteres für Frachtgüter

1. die lagergeldfreie Abnahmefrist auf zwei Tage,
2. die Entladefrist auf acht Tagesstunden herabgesetzt und
3. das nach Ablauf der lagergeldfreien Abnahmefrist zu entrichtende Lagergeld auf acht Heller für 100 kg und einen Tag erhöht.

Ferner wird infolge der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse in der Station Meran auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, sowie des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorbehaltlich der behördlichen Genehmigung für alle nach Meran bestimmten, in der Zeit vom 26. September 1905 bis auf weiteres in der Station Meran einlangenden Frachtgüter, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen zu der normalen Lieferfrist festgesetzt.

Wien, am 28. September 1905. B.M.B. Z. 6055/05.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1431]

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Eliminierung der Stationen Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy aus dem Tarife, Teil II, Heft 2.

Die in diesem Blatte Nr. 96 vom 19. August 1905, Pos. [1178], verlautbarte Kundmachung, betreffend Eliminierung der Stationen Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy aus dem Tarife, Teil II, Heft 2, für den obgenannten Verkehr, wird dahin abgeändert, daß die betroffenen Frachtsätze und Bestimmungen bis zum 15. Oktober 1905 in Kraft belassen werden.

Wien, am 29. September 1905. T.-A.-B.-Z. 17.455/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1432]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1 und 3.

Einführung der Dienstanweisungen Nr. 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1905 treten die Dienstanweisungen Nr. 1 und 2 in Kraft. Die Dienstanweisung Nr. 1 enthält neu berechnete, teilweise ermäßigte Frachtsätze für Düngemittel. Die Dienstanweisung Nr. 2 enthält Bestimmungen für die Sackung von Kleie in Breslau.

Exemplare der Dienstanweisungen sind bei den Verwaltungen der Endbahnen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 26. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.303/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1433]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Aufhebung der Frachtsätze für die Station Ichtershausen.

Mit Wirksamkeit vom 21. November 1905 treten die direkten Frachtsätze für die Station Ichtershausen ohne Ersatz außer Kraft.

Wien, am 28. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.430/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1434]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und der Erhöhung des Lagergeldes für mineralische Kohle und Koks bei der Abgabe in der Station Wien.

Die seit 11. September 1905 bestehende, mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. September 1905, Z. 43.212/16 a, nachträglich genehmigte Herabsetzung der tarifmäßigen lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes für mineralische Kohle und Koks bei der Abgabe in der Station Wien treten mit 2. Oktober 1905 außer Kraft.

Wien, im September 1905.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1435]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt für die Beförderung von totem Wildbret als beschleunigtes Eilstückgut (Schnellzugsgut) von Pilsen nach München H.B. über Furth i. W. ein Frachtsatz von 1198 Pfg. für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 27. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.581/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch namens der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1436]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 (Holz).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 (Holz des Spezialtarifes III) in Kraft:

Von	Nach Münden (Hannover) kgl. E.-D. H. A	Nach Münden (Hannover) kgl. E.-D. H. B
	Pfennig für 100 kg	
Würbenthal k.k.St.B.	155	152

Wien, am 26. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1437]

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. April 1901.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Eisenbahnwagen, auf Wagen der Eisenbahn verladen, bei Frachtzahlung für mindestens

a) 5.000 kg
b) 10.000 kg

für jeden Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des obenbezeichneten Tarifes folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Von	Nach Buchs (Rheintal) transit a)	Nach Buchs (Rheintal) transit b)
	Centimes für 100 kg	
Stauding	443	297

Wien, am 27. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.420/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1438]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Kürzung der Ladefristen und Erhöhung des Lagergeldes in der Station Lemberg.

Wegen Überfüllung der Frachtenmagazine und Lagerplätze infolge außergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr seitens der Parteien werden auf Grund des § 69, Abs. 7, des Betriebsreglements für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der mit Erlaß vom 21. Juli 1905, Z. 8299, erteilten Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums in der Station Lemberg vom 1. Oktober 1905 an bis auf Widerruf die tarifmäßigen Fristen für die Beladung und Entladung der Güterwagen auf sechs Tagesstunden herabgesetzt und das Lagergeld für die Abgabsgüter um 50 Prozent erhöht.

Lemberg, am 25. September 1905.
St.-B.-D.-Z. 88.885-VI/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905. [1439]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutschland. (Ständige Tarifkommission.) Am 12./13. September 1905 fand in Norderney die 87. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung standen u. a. folgende Beratungsgegenstände: Ergänzung der §§ 3, 4 und 5 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Berechnung der Mindestfracht für Eil- und Frachtstückgut; Änderung des § 17 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Frachtberechnung für Silberbarren); Frachtberechnung für Sportschlitten; Aufnahme von Gläsern aller Art in den § 30 der Allgemeinen Tarifvorschriften (gebrauchte Emballagen); Änderung der Bestimmungen unter A IV der Allgemeinen Tarifvorschriften; Ausdehnung der frachtfreien Beförderung auf Kälte- und Wärmeschutzmittel bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen, desgleichen auf Strohmatten bei Eissendungen, Begrenzung der Haftpflicht der Eisenbahnen bei Verlust, Minderung oder Beschädigung der nach §§ 51 bis 53 frachtfrei beförderten Güter; Frachtberechnung für Pflanzendaunen (Kapok); Aufnahme von Baumwollsamenöl (Cottonöl) in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; Zulassung von Privatgüterwagen zur Beförderung von Eis, von ungereinigten Knochen und von Kokosbutter; Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter, und zwar: Bleiweiß des Spezialtarifes III, Braunkohlenkoks- (Grudekoks-) Briketts, Zink in Platten, Dolomitsteine; Aufnahme von Butterschmalz in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; Ergänzung der Position „Futtermittel" des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter durch Aufnahme von entfettetem Ölsaatmehl; Frachtberechnung für Staubbindeöl (Westrumit); Frachtberechnung für Hartblei und Schriftmetall; Versetzung von Holzsäure (Holzessig) des Spezialtarifes I in die allgemeine Wagenladungsklasse; Versetzung von Riemenscheiben aus Holzstoff oder Papier in den Spezialtarif I und in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; Änderung der Positionen „Stärke" u. s. w. der Spezialtarife I und III; Frachtberechnung für Barackenteile; Frachtberechnung für rund oder halbrund gearbeitete Hölzer; Aufnahme von Nelkenstengeln in den Spezialtarif II; Frachtberechnung für Abfallauge von der Melasseverarbeitung zu Rohspiritus; Ergänzung der Ziffer 5 der Position „Holz" des Spezialtarifes III (Schwarten); Frachtberechnung für Dübel; Versetzung von Korkholz in den Spezialtarif III; Aufnahme von Staubkarbid in den Spezialtarif III; Versetzung von Natriumhydrosulphitlauge in das Verzeichnis der Kesselwagengüter und in den Spezialtarif III; Frachtberechnung für bearbeitete Steine und Steinhauerarbeiten aller Art; Änderung der Ziffer 1 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III; Versetzung von unglasierten Ofenkacheln in den Spezialtarif III; Änderung des § 7 der Allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn-Tiertarifes, Teil I (Geflügelverkehr mit dem Auslande).

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Gütertarif im Übergangsverkehre mit Kleinbahnen.) Nach einem Erlasse des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 29. Juni 1905 ist daran festzuhalten, daß Anträge auf Ausdehnung der von den Staatsbahnen im Übergangsverkehre mit Kleinbahnen gewährten Frachtermäßigungen auch auf den Verkehr der Kleinbahnen mit anderen deutschen Eisenbahnen in erster Linie von der Verwaltung der Kleinbahn selbst ausgehen, im Interesse der Belebung des Verkehres gestellt und erforderlichenfalls gehörig begründet werden, und daß auch die sonstigen Bedingungen des früheren Erlasses (vom 14. Juli 1904) erfüllt sein mussen. Geht ein derartiger Antrag von einer deutschen Eisenbahn aus, so hat die preußische Staatsbahnverwaltung, an die er gerichtet ist, die Zustimmung der Kleinbahn und zugleich das Vorhandensein der vorgedachten Voraussetzungen zunächst festzustellen. In beiden Fällen kann sodann den Anträgen von der betreffenden Staatsbahnverwaltung ohne Einholung der Genehmigung des Ministers stattgegeben werden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Rußland. (Erhöhung der russischen Eisenbahnfrachttarife.) Eine Erhöhung der russischen Eisenbahnfrachttarife ist in den Kreisen des deutschen Handelsvertragsvereines — so schreibt man dem „Hamb. Korresp." aus Berlin — dahin ausgelegt worden, die russische Regierung habe durch die Revision der Bahntarife die von ihr im neuen deutsch-russischen Handelsvertrage gemachten Zollzugeständnisse zum Teile wieder ausgleichen wollen. Hierzu bemerkt das „Rig. Börs.-Bl.": Diese Auffassung kann aber nicht als stichhältig angesehen werden. Die Erhöhung des russischen Eisenbahntarifes bezieht sich nämlich nur auf den für den innerrussischen Verkehr geltenden Differentialtarif; für den inneren Verkehr gilt in den Sätzen Nr. 1 und 2 bereits seit dem 1. Februar 1905 eine Erhöhung von durchschnittlich etwa 3 Kop. pro Pud gegen früher. Die Sätze Nr. 3 bis 6 werden zurzeit revidiert, aber nicht um eine Erhöhung, sondern nur um einen Ausgleich der Tarifbeträge herbeizuführen, die zurzeit für manche Entfernungen in keinem richtigen Verhältnis zueinander stehen. Eine Ausdehnung der Revision auf den Tarif für den Auslandsverkehr ist bisher überhaupt nicht ins Auge gefaßt worden und dürfte auch schwerlich ohne vorherige Fühlung mit den beteiligten Auslandsstellen ins Werk gesetzt werden. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Deutschland. (Frachtermäßigung für deutsche Kohle nach Schleswig-Holstein.) Längeren Ausführungen der „Köln. Ztg." über diese Frage entnehmen wir folgendes: „Der Umstand, daß die deutsche Kohle an der Versorgung der Provinz Schleswig-Holstein trotz aller Bemühungen in nur geringem Umfange beteiligt ist, und die große wirtschaftliche Bedeutung, die der Gewinnung dieses inländischen Absatzmarktes für den deutschen Kohlenbergbau beigemessen werden muß, haben der Staatseisenbahnverwaltung bekanntlich die Veranlassung gegeben, zur Unterstützung des Wettbewerbes gegen die in Schleswig-Holstein vorherrschende englische Kohle eine Ermäßigung der Eisenbahnfrachten im Verkehre mit den deutschen Bergbaubezirken in Erwägung zu ziehen. Die in Aussicht genommene Neubildung der gegenwärtigen Kohlenausnahmetarife nach der erwähnten Provinz ist, was den Verkehr vom Ruhrbezirke angeht, in der Weise gedacht, daß an den bestehenden Ausnahmetarif nach Hamburg, der von den mittleren Stationen des Ruhrbeckens Mk. 56 für 10 t beträgt, für die Strecken über Hamburg hinaus eine Streckenfracht auf der Grundlage des Einheitssatzes von 1·6 Pfg. für den Tonnenkilometer angeschlossen wird. Wenngleich der Ruhrbezirk schon vermöge seiner günstigeren geographischen Lage gegenüber den anderen inländischen Bezirken in erster Reihe zur Aufnahme des Wettbewerbes gegen die englische Kohle berufen erscheinen muß, so ist doch eine ähnliche Tarifbildung wie für jenen auch für den nieder- und oberschlesischen Bezirk vorgesehen. Eine darauf hinzielende Vorlage wurde von der kgl. Eisenbahn-Direktion zu Altona zunächst dem Bezirkseisenbahnrate zu Altona zur Begutachtung unterbreitet, dessen Mehrheit sich in der Sitzung vom 18. März 1905 für die Einführung der Tarifermäßigung ausgesprochen hat." Die „Köln. Ztg." wendet sich nun gegen die Einwendungen, die aus den Kreisen der an der Einfuhr der englischen Kohle beteiligten Händler und Reedereien gegen die geplante Tarifermäßigung erhoben werden. Dann heißt es weiter: „Dem rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat wird ferner von gegnerischer Seite das Erstreben der Alleinherrschaft auf dem schleswig-holsteinischen Absatzmarkte unterschoben, um, wenn diese erreicht, demnächst mit den Preisen in die Höhe gehen zu können. Die maßlos übertriebenen Behauptungen über die schädigenden Wirkungen der Frachtverbilligung zugunsten der westfälischen Kohle sind schon in der Sitzung des Altonaer Bezirkseisenbahnrates sowohl von den Vertretern der kgl. Eisenbahn-Direktionen, wie auch von verschiedenen Mitgliedern des Bezirkseisenbahnrates selbst gebührend zurückgewiesen worden. Tatsächlich kann auch gar keine Rede davon sein, daß es der westfälischen Kohle mit Hilfe der Frachtermäßigung gelingen werde, die englische Kohle aus Schleswig-Holstein gänzlich oder auch nur in irgend erheblichem Maße zu verdrängen. Die Unmöglichkeit hierfür ergibt sich für jeden Sachkundigen ohne weiteres aus der Betrachtung, daß die geplanten ermäßigten Tarife von der Ruhr nach schleswig-holsteinischen Stationen allein für die Strecken bis Hamburg den vollen Hamburger Frachtsatz im Betrage von Mk. 5·60 die Tonne enthalten werden, während die englische Kohle auf dem Seewege eine Fracht nach Hamburg von nur Mk. 3—3·5, nach den schleswig-holsteinischen Ostseehafenplätzen von nur Mk. 4·5 für die Tonne zu tragen hat. Die englische Kohle befindet sich demnach vor der westfälischen auch bei Durchführung der Tarifermäßigung nicht nur in den Seehafenplätzen, sondern auch in den binnenländischen Verbrauchsplätzen immer noch in so erheblichem Frachtvorsprunge, daß ihre Verdrängung ausgeschlossen ist, womit dann auch die ausgesprochenen Befürchtungen über die schädigende Wirkung der Frachtermäßigung auf die Verhältnisse der schleswig-holsteinischen Seehafenplätze hinfällig werden. Für die westfälische Kohle handelt es sich in der vorliegenden Frage im wesentlichen um die Erhaltung des von ihr durch weitgehende Preisopfer mühsam erworbenen Absatzgebietes, was bei den heute bestehenden Frachten nicht möglich ist. Daß die auf dem Spiele stehende Erhaltung der Absatzmöglichkeit der westfälischen Kohle für die Kohlenverbraucher in Schleswig-Holstein, bei denen sie sich wegen ihrer hervorragenden Eigenschaften einer großen Beliebtheit zu erfreuen hat, von der allergrößten Bedeutung ist, bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung. Neben dem Interesse der Kohlenverbraucher wird zugunsten der Frachtermäßigung auch das Interesse in Betracht zu ziehen sein, das der inländische Bergbau und die darin beschäftigten Arbeiter, wie nicht minder die Staatseisenbahnverwaltung an der Erhaltung des schleswig-holsteinischen Absatzgebietes für die deutsche Kohle haben. Während auf die Arbeitslöhne etwa 60 Prozent des Verkaufserlöses entfallen und der Staatseisenbahnverwaltung aus der Beförderung der deutschen Kohle große Frachteinnahmen zufließen, ist die einheimische und besonders die schleswig-holsteinische Schiffahrt an der Einfuhr der englischen Kohle nur in geringem Umfange beteiligt, da die Einfuhr vorwiegend von englischen Reedereien besorgt wird, somit die für den Bezug der englischen Kohle aufzuwendenden Summen zum allergrößten Teile ins Ausland wandern...... Zufolge einer von der kgl. Eisenbahn-Direktion zu Altona ergangenen Mitteilung wird von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtigt, über die Angelegenheit noch den Landeseisenbahnrat gutachtlich zu hören. Wir begrüßen diese Absicht, da eine nochmalige unparteiische Prüfung der Sachlage durch den Landeseisenbahnrat zweifellos die Unhaltbarkeit der gegnerischerseits gegen die Gewährung vorgebrachten Gründe dartun wird."

[„Z. d. V. D. E.-V".]

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Jänner 1905. (Einbeziehung der Haltestelle Alfershausen.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Alfershausen in den Ausnahmetarif Nr. 1 c (Seite 13 des Heftes D) einbezogen.

— (Eröffnung der Lokalbahn Pfronten-Landesgrenze bei Schönbichl etc.) Die Lokalbahn Pfronten-Landesgrenze bei Schönbichl mit der Haltestelle Pfronten-Steinach gelangt voraussichtlich im Herbste 1905 zur Eröffnung. Für den Verkehr der Lokalbahn von Kempten bis Pfronten-Steinach gelten die Bestimmungen und Tarife des Heftes D, sowie nachstehende Sonderbestimmungen:

1. Die jetzige Station Pfronten erhält nach Eröffnung der Haltestelle Pfronten-Steinach die Bezeichnung „Pfronten-Ried". Werden Sendungen nach Pfronten schlechthin aufgegeben, so sind Stückgüter immer, Wagenladungsgüter dann, wenn eine nähere Bezeichnung der Bestimmungsstation (Pfronten-Ried oder Pfronten-Steinach) nicht zu erlangen ist, nach Pfronten-Ried abzufertigen.
2. Auf der Lokalbahn können Eisenbahnwagen mit einem größeren festen Radstande als von 4·5 m und in der Strecke Pfronten-Ried—Kempten Eisenbahnwagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast pro Achse nicht befördert werden.

Der Kilometerzeiger für die Lokalbahn Kempten-Pfronten (s. Heft D, Seite 91) wird durch einen neuen ersetzt.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, gültig vom 1. Oktober 1905. (Neuausgabe.) Der bereits angekündigte, vom 1. Oktober 1905 ab gültige Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München ist nunmehr im Drucke erschienen.

Durch diesen Tarif wird der Tarif vom 1. Februar 1901 nebst Nachträgen aufgehoben.

Druckabzüge des neuen Tarifes können zum Preise von 50 Pfg. für das Stück von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. Februar 1901. (Nachtrag III.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 ist der Nachtrag III erschienen, welcher neben bereits bekannt gegebenen Ergänzungen die Neuaufnahme von Artikeln und Stationen in verschiedene Klassen des Tarifes enthält.

Der Nachtrag kann um den Preis von 10 Pfg. für das Stück vom Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Kürzung der Entladefristen.) Mit Genehmigung des schweizerischen Bundesrates wird für die Zeit bis zum 15. November 1905 die Entladefrist für Güterwagen auf den Stationen der Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen festgesetzt wie folgt:

1. Für Wagen, deren Abladen tarifgemäß dem Empfänger obliegt, tritt eine Kürzung der reglementarischen Entladefrist auf 8 Tagesstunden ein, sofern die Abfuhr der Güter auf eine Entfernung von höchstens 2 km von der Station, bezw. von der Güterladestelle aus zu erfolgen hat. Die Tagesstunden berechnen sich gemäß den Vorschriften des ersten Absatzes des § 55 des Transportreglements.

2. Wenn für denselben Empfänger mehr als drei Wagen gleichzeitig avisiert und bereitgestellt werden, findet die unter Ziffer 1 erwähnte Kürzung der Entladefrist keine Anwendung und es gelten alsdann ausschließlich die reglementarischen Fristen.

3. Die im § 55 des Transportreglements vorgesehenen Geschäftsstunden sind für die dem Versender und Empfänger zum Verladen und Entladen überwiesenen Wagen während der Dauer des Herbstverkehres dahin abgeändert, daß denselben gestattet wird, das Aufladen und Abladen sowohl über die Mittagszeit fortzusetzen, als auch dasselbe am Abend bis zum Einbruche der Dunkelheit auszudehnen.

Sächsisch-Schweizerische Gütertarife vom 1. September 1904, Teil II, Heft 1. (Teilweise Rückvergütung der Deckenmiete.) Bei Sendungen von Wollabfällen ab Burgdorf nach Zwickau, welche in offen gebauten Wagen mit den von der Eisenbahn gelieferten Wagendecken zur Abfertigung gelangen, werden auf dem Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe auf die Deckenmiete nachverzeichnete Beträge zurückvergütet:

bei Verwendung von einer Decke . . . Frcs. 14·—
bei Verwendung von zwei Decken . . . „ 21·—

Gütertarife der Badischen Staatseisenbahnen, Teil II— badische Nebenbahnen im Privatbetriebe vom 20. August 1901. (Nachtrag XII.) Mit Gültigkeit vom 4. September 1905 erschien zum Gütertarife der Badischen Staatseisenbahnen— badische Nebenbahnen im Privatbetriebe der Nachtrag XII.

Er enthält außer den bereits bekannt gegebenen Ergänzungen und Änderungen u. a. die Aufnahme der Stationen Buchholz i. Baden und Freiburg Süd in den Tarif.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Buchholz i. Baden treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gruppentarif II/IV. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Beuel, Bonn, Cöln Bonntor, Kalk Nord, Mörs, M.-Gladbach und Willich des Direktionsbezirkes Cöln und Oberlahnstein des Direktionsbezirkes Mainz als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif für Steinsalz 3 e aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Abfertigung von Sendungen nach Viernheim.) In Viernheim bestehen zwei Güterabfertigungsstellen: Viernheim (Direktionsbezirk Mainz) mit der Bezeichnung „Viernheim Staatsbhf.“ und Viernheim (Südd. Eis. Ges.) mit der Bezeichnung „Viernheim Nebenbahn“. Sendungen nach Viernheim ohne nähere Bahnhofsbezeichnung werden nach Viernheim Staatsbhf. abgefertigt.

(Viernheim Nebenbahn ist in den Badisch - Bayerischen Güterverkehr einbezogen.)

Gruppe I und Wechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung des Haltepunktes Jankendorf.) Am 15. September 1905 wurde im Direktionsbezirke Bromberg der an der Strecke Schneidemühl—Rogasen zwischen den Stationen Rogasen und Budsin gelegene Personenhaltepunkt Jankendorf für den Stückgut-, Wagenladungs-, Leichen- und Tierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Von dem gleichen Tage ab wurde der Bahnhof Jankendorf u. a. in den Gütertarif der Gruppe I in die Wechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Für die im Bau befindlichen Hochbau-Objekte der Stationserweiterung in Salzburg, und zwar eine Werkstätte und ein Kaserngebäude am Rangierbahnhofe, eine Lokomotivremise für 18 Stände und ein Kaserngebäude am Personenbahnhofe nebst kleineren Nebenanlagen gelangt:

1. die Ausführung der Anstreicher- und Malerarbeiten;
2. die Ausführung der Verglasungen;
3. die Ausführung der Installationen für Trink- und Nutzwasserleitungen, Abort-, Bade- und Waschanlagen, und endlich
4. die Lieferung von Jalousien und Plachen

in allgemeiner öffentlicher Offertverhandlung zur Vergebung.

Vor Abgabe des Angebotes ist bei der Direktionskassa der k. k. Staatsbahn - Direktion Innsbruck ein Vadium von 5 Prozent der angebotenen Summe zu erlegen, welcher Betrag nach eventuellem Zuschlag der Arbeiten die Kaution zu bilden hat.

Die Arbeiten sind im Laufe der diesjährigen Bausaison zu beginnen und je nach dem Baufortschritte auch zu vollenden. Die restlichen Arbeiten sind im Frühjahre 1906 auszuführen.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Angebote sind unter verschlossenem Umschlage mit der Aufschrift:

„Angebot für die Lieferung und Ausführung
ad 1. der Anstreicher- und Malerarbeiten,
ad 2. der Glaserarbeiten,
ad 3. von Installationen,
ad 4. von Jalousien

für die Hochbauten der Stationserweiterung Salzburg“ bis spätestens **29. September 1905** für die Angebote ad 1 und 2 und bis spätestens **9. Oktober 1905** für die Angebote ad 3 und 4, **12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelangten Angebote erfolgt am nächsten Tage um 9 Uhr vormittags bei der Abteilung 3 für Bau und Bahnerhaltung und steht es den Anbotstellern oder ihren Vertretern frei, der Angebotseröffnung beizuwohnen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Angebote erfolgt innerhalb 8 Tagen nach dem Eröffnungstage und bleiben die Offerenten bis zu diesem Zeitpunkte an ihr Angebot gebunden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich ausdrücklich das Recht vor, nach freiem Ermessen über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Offerte zu entscheiden, eventuell auch alle Angebote zurückzuweisen.

Die Preisliste als Angebotsbehelf liegt bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg, Weiserstraße 20, 2. Stock, während der Amtsstunden nebst den Projektsplänen und Bedingnissen zur Einsicht auf und kann dort mit dem zur Angebotsstellung vorgeschriebenen Offertformulare auch käuflich erworben werden.

Ermäßigte Tarife für Transporte von Inventar, Materialien etc., sowie ermäßigte oder freie Fahrten für Angestellte oder Arbeiter werden auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nicht gewährt.

Angebote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, am 20. September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der nachbenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. k. k. Betriebsleitung wird für das Jahr 1906 im Offertwege vergeben, und zwar:

Post-Nr.	Gegenstand	Bei der k. k.											
		Staatsbahn-Direktion											Betriebsleitung
1	Diverse Beleuchtungs-, Putz- und Dichtungsmaterialien, als: Asbest, Dochte, Fackeln, Hanf, Hadern, Jutefäden, Lagerschutzscheiben, Schmierpolster, Dichtungsschnüre, Putztücher, Putz- und Lagerwolle etc.	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Prag	Pilsen	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
2	Materialien für elektrische Beleuchtung	Wien	Linz										
3	Schnittwaren	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Prag	Pilsen	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
4	Posamentierwaren	Wien	Linz		Villach	Triest		Pilsen			Lemberg	Stanislau	Czernowitz
5	Matten und Läufer aus Kokosfasern, gespaltenem Stuhlrohr oder Stroh			Innsbruck		Triest	Prag			Krakau		Stanislau	Czernowitz
6	Seilerwaren, als: Crin d'Afrique, Gurten, Roßhaare, Netze für Personenwagen, Hanfschläuche, Schnüre aller Art, Seegras, Spagat, Seile, Signal-, Flaggen- und Zollverschlußleinen, Stricke etc.	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Prag	Pilsen	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
7	Kautschukwaren aller Art (auch Hanfschläuche mit Gummiausguß)	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Prag	Pilsen	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
8	Lederwaren	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Prag	Pilsen	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
9	Glaswaren	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Prag	Pilsen	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
10	Borstenbinderwaren und Pinsel	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Prag	Pilsen	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau	Czernowitz
11	Inventargegenstände	Wien (Werkzeuge)		Innsbruck			Prag	Pilsen			Lemberg		Czernowitz

Der auf jede einzelne der vorangeführten Dienststellen entfallende Bedarf kann nur bei denselben erhoben werden und ebenso die Offertformulare, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingnisse gegen Einsendung des Portos von denselben bezogen werden.

Auch liegen bei diesen Dienststellen Muster, bezw. Zeichnungen über die zu liefernden Materialien zur Einsicht auf.

Die Offerte, zu deren Verfassung vorgeschriebene Formulare benützt werden müssen, sind samt den etwaigen Beilagen pro Bogen mit einem 1 Kronen-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung verschiedener Materialien“** bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion, bezw. k. k. Betriebsleitung bis längstens **25. Oktober 1905, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inkl. aller Spesen zu notieren.

Die dem Offerte etwa beizugebenden Qualitätsmuster sind separat verpackt franko aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1906 nach Maßgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am Amtssitze der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion, bezw. k. k. Betriebsleitung stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien findet die Offerteröffnung am 26. Oktober 1905, 10 Uhr vormittags, bei den übrigen Direktionen, bezw. der k. k. Betriebsleitung zu den in den Provinz-Amtsblättern verlautbarten Terminen statt.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen, bezw. der k. k. Betriebsleitung steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter einem auch seitens der k. k. Staatsbahn-Direktionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau und der k. k. Betriebsleitung Czernowitz für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, im September 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1638 V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Müglitz Littau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898	Heller pro Tonne à 1000 kg 900 980	616 616	284 364	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1906 vorzulegen sind	
1639 V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Petroleum (Steinöl), gereinigt, Mineralschmieröle, Gasöl (Gasteeröl), Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Mineralteer	Bosna-Brod	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf S.B. Stadlau St.E.G. Floridsdorf K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	336 Heller	223 Heller	113 Heller	Im Kartierungswege		
1640 V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand des Spezialtarifes 3	Střelitz	Brünn St.E.G. Schimitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1641	V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrüben, Zuckerrübenschnitte und Zuckerrübenschnitze	Mißlitz	Kanitz-Eibenschitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	17 Heller	14 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
1642	V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 101.214/05	beteiligten Verwaltungen	Ölsaaten aller Art	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Wien II K.F.J.B. K.F.N.B. Ö.N.W.B. St.E.G. Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen für ungarische Stationen bestimmt sein	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	Pfennig 145	Pfennig 110*)	Pfennig 35	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck, der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Frachtbrief-Duplikate, bezw. Schiffsaufgabsrezepisse über den Weiterversand nach ungarischen Stationen. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfg. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfg. für 100 kg
					Wien D.U.B. der K.F.N.B. Wien D.Qu.Bhf. der k.k.St.B. Wien D.U.B., Lagerhaus S. & W. Hoffmann				146	111*)	35			
					Korneuburg (Donau-umschlag)				138	102*)	36			
				Schönpriesen-Umschlag	Wien II K.F.J.B. K.F.N.B. Ö.N.W.B. St.E G. Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai				140	105*)	35			
					Wien D.U.B. der K.F.N.B. Wien D.Qu.Bhf. der k.k.St.B. Wien D.U.B., Lagerhaus S. & W. Hoffmann				141	106*)	35			
					Korneuburg (Donau-umschlag)				133	97*)	36			
				Dresden-Elbkai	Wien II K.F.J.B. K.F.N B. Ö.N.W.B. St.E G. Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai				181	146	35			
					Wien D.U.B. der K.F.N.B. Wien D.Qu.Bhf. der k.k.St.B. Wien D.U.B., Lagerhaus S. & W. Hoffmann				182	147	35			
					Korneuburg (Donau-umschlag)				174	138	36			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1643 V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.069 C I/05		Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Trifail und Sagor	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Auflieferung von mindestens 10.000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen mit direkten, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden internationalen Frachtbriefen expediert werden	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	71	50	21	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
				Cilli	Cormons transit				83	72	11			
				Cilli	Triest S.B.	Die Sendungen müssen per mare zur Weiterbeförderung gelangen (Destinationen nach Istrien ausgeschlossen)	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Anhang zum Tarife (Teil II, Heft 1) für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	72	62	10		Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate unter Anschluß der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffskonnossemente, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
				Hrastnigg					62	54	8			
				Trifail					60	52	8			
				Sagor					60	52	8			
			Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle als Grießkohle	Trifail		Die Sendungen müssen nach der italienischen Ostküste verschifft werden			60	46	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1644	V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.948-C I/05		Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Graz S.B. transit*)	Ternitz	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 t zu 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Anhang zum Lokaltarife	52 Heller	50 Heller*)	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	*) Nur gültig für Sendungen, welche die Station Premstetten-Tobelbad transitieren
1645	V.-B. Nr. 113 v. 30./IX. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.076-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Jute (Calcuttahanf), roh und ungesponnen, aus Pos. H—5 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Triest	Wien-Matzleinsdorf	**Auflieferung eines Minimalquantums von 6000 t innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Anhang zum Tarife, Teil II, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft 1	192 Heller	184 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Adm.-Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
					Floridsdorf K.F.N.B.			Heft 3	216 Heller	204 Heller	12 Heller			

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mitteilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Teil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und ermöglicht hierdurch einen Ueberblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . . .	ganzjährig K 24·—	halbjährig K 12·—	vierteljährig K 6·—
für das **Deutsche Reich** . . .	„ Mk. 25·—	„ Mk. 12·50	„ Mk. 6·25
für das **übrige Ausland** . . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit **jedem Kalendervierteljahr** begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franko.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 114. **Wien, 3. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Allerhöchste Sanktionierung des vom Landtage des Königreiches Böhmen beschlossenen Gesetzentwurfes betreffend die Beitragsleistung von Böhmen zu den nach dem Gesetze vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, zu erbauenden Wasserstraßen.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 24. September 1905 dem von dem Landtage des Königreiches Böhmen beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Beitragsleistung von Böhmen zu den nach dem Gesetze vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, zu erbauenden Wasserstraßen, die Allerhöchste Sanktion allergnädigst zu erteilen geruht.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. September 1905, Z. 44.992, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Schreiben vom 19. September 1905 hat das eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abteilung, in Bern dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport daselbst die Mitteilung gemacht, daß die schmalspurige elektrische Straßenbahn Aarau—Schöftland — im Betriebe seit 19. November 1901 — und die schmalspurige elektrische Wynentalbahn — im Betriebe seit 5. März 1904 — dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden sind. An der Straßenbahn Aarau-Schöftland liegen folgende Stationen: Aarau S.B.B., Aarau Rathausplatz, Unterentfelden, Oberentfelden, Entfelden Bahnhof S.B.B., Muhen, Hirschthal und Schöftland. An der Wynentalbahn liegen folgende Stationen und Haltestellen: Aarau, Suhr Schweizerhof (nur für den Personenverkehr), Suhr Ausweiche, Gränichen Station, Bleien (nur für den Personenverkehr und Viehverkehr), Teufenthal-Dürrenäsch Station, Unterkulm Station, Oberkulm Station, Gontenschwil Station, Zetzwil Station, Leimbach Station, Eichen (nur für den Personenverkehr), Reinach Station, Reinach-Lindenplatz Station (nur für den Personenverkehr, Stückgüterverkehr in Eil- und gewöhnlicher Fracht und Kleinvieh-Einzelsendungen) und Menziken-Burg Station. Die beiden Linien befinden sich im Selbstbetriebe der betreffenden Eigentumsgesellschaften.

Mit Rücksicht auf vorstehende Mitteilung ist die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, in der Abteilung Schweiz unter lit. A wie folgt zu ergänzen:

19. a) Schmalspurige Straßenbahn Aarau-Schöftland.
19. b) Schmalspurige Wynentalbahn.

Der wirkliche Eintritt der beiden neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monate vom Datum des gegenständlichen Benachrichtigungsschreibens.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 22. September 1905 Kenntnis gegeben.

Aus den Entscheidungen des k. k. Kassationshofes.

Wegen Beziehung zu einer mit Elektrizität zu betreibenden Eisenbahn ist das nach § 335 St.-G. strafbare Verschulden der Vorschrift des § 337 St.-G. auch dann unterworfen, wenn zwar die Bahnanlage fertiggestellt und der elektrische Strom eingeführt, der Betrieb selbst aber noch nicht eröffnet ist.

(Entscheidung vom 29. Februar 1904, Z. 3157.)

Elias P., mit Urteil des Landesgerichtes in Krakau vom 10. Jänner 1903 lediglich wegen Übertretung nach § 335 St.-G. straffällig erklärt, wurde vom Kassationshofe zufolge der Nichtigkeitsbeschwerde der Staatsanwaltschaft des Vergehens nach §§ 335 und 337 St.-G. schuldig gesprochen, begangen dadurch, daß er als Unternehmer des Anstreichens der Maste der elektrischen Straßenbahn (Linie Ringplatz — Dr. Jordan - Park) in Krakau, wenngleich selbst von dem den Bau dieser Linie leitenden Ingenieur über die mit dem Berühren der Leitungsdrähte verbundene Gefahr unterrichtet, es unterließ, auf dieselbe auch die zum Anstreichen gedungenen Michael L. und Maximilian J. aufmerksam zu machen und ihre Arbeitsverrichtung entsprechend zu beaufsichtigen, wodurch es geschah, daß Maximilian J. am 9. Oktober 1902 den Draht der elektrischen Leitung beim Anstreichen der Maste angriff, durch den elektrischen Strom getroffen von der Leiter herunterfiel und eine schwere, wenigstens 20 Tage dauernde Körperverletzung, verbunden mit Erwerbsunfähigkeit, davontrug.

Gründe:

Das angefochtene Urteil qualifiziert die festgestellte Straftat bloß als Übertretung nach § 335 St.-G. und verneint deren Qualifikation als Vergehen nach § 337 St.-G. lediglich in der Erwägung, daß auf der in Rede stehenden Strecke der elektrischen Straßenbahn zur Zeit des Unfalles der Wagenverkehr noch nicht aufgenommen, der Betrieb noch nicht eröffnet war, somit auch diese Anlage als Schutzobjekt des § 85 c, bezw. § 337 St.-G. nicht gelten könne. Dieser Rechtsstandpunkt ist jedoch irrig. Im Hinblicke auf die erstrichterliche tatsächliche Annahme, daß der Bau der fraglichen Straßenbahnstrecke bis zum Anstreichen der Träger der daran bereits befestigten Leitungsdrähte gediehen war, daß ferner die Möglichkeit der Zirkulierung des elektrischen Stromes in dieser Leitung bestand, tatsächlich auch dieser Strom darin bereits zirkulierte, daß der Bauleiter deshalb auch den Angeklagten zu besonderer Vorsicht mahnte, daß schließlich durch Vernachlässigung dieser Vorsicht infolge Kontaktes mit der Stromleitung der Schädigungserfolg auch eingetreten ist, kann es wohl nicht zweifelhaft sein, daß die in Rede stehende Strecke der elektrischen Straßenbahn, wenn auch noch nicht dem öffentlichen Verkehre übergeben, doch mit Rücksicht auf den Umfang der bereits ausgeführten Bauarbeiten sich in einem derartigen Zustande befand, daß die Möglichkeit ihrer Benützung zu Betriebszwecken vorlag. Dieses reicht hin, um diesem Objekte als Anlage einer Eisenbahn im Sinne des § 85 c St.-G. den Schutz dieser Strafnorm zu gewähren, ohne daß es erst der formalen Eröffnung des öffentlichen Verkehres auf dieser Strecke und der faktischen Benützung derselben zu Transportzwecken bedurft hätte. Abgesehen aber davon, würde die Straftat an und für sich auch deshalb der strengeren Qualifikation als Vergehen nach § 337 St.-G. verfallen, weil der als schuldbar erklärte fahrlässige Vorgang bei Anordnung und Vornahme des Anstreichens der besagten Bahnanlage im Hinblicke auf die elementare Kraft der Elektrizität in dem Leitungsdrahte der Straßenbahn sicherlich unter besonders gefährlichen Verhältnissen gesetzt wurde (§§ 85 c, 337 St.-G.). Es war demnach, der auf den Nichtigkeitsgrund des § 281, Z. 10, St.-P.-O. gestützten Beschwerde der Staatsanwaltschaft stattgebend, wie oben zu erkennen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 350. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. September übermittelte der Herr Leiter des Handelsministeriums den Freundschafts- und Handelsvertrag vom 21. März 1905 zwischen Österreich-Ungarn und Äthiopien.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

der Abgeordneten Dr. Ritter v. Demel und Genossen, betreffend die Bezeichnung der Station Teschen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn mit dem Worte „Cieszyn" auf den offiziellen Karten des mährisch-schlesischen und galizischen Eisenbahnnetzes;

der Abgeordneten Gaberšček und Genossen, betreffend die Verlegung der Gemeindewege bei Hudajužna und Blanze und die Gefährdung der Bezirksstraße durch das Bačatal;

der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Amtsgebaren des Staatsbahndirektors Hofrates Tuček in Pilsen.

der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Lage der Bediensteten der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft;

der Abgeordneten Ritter v. Berks und Genossen, betreffend die Durchführung der Doppelsprachigkeit auf der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn Cilli-Wöllan;

der Abgeordneten Schreiter und Genossen, betreffend die Lage der Wächter der Staatsbahnen;

der Abgeordneten Dr. Herold (Saaz) und Genossen, betreffend die Personalverhältnisse bei den Staatsbahnen.

II. An den Herrn Ministerpräsidenten und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Krempa und Genossen, betreffend die Zuerkennung der freien Fahrt für die zur Waffenübung einberufenen Militärpersonen.

III. An den Herrn Minister des Innern und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Gaberšček und Genossen, betreffend die Erhaltung der Eisenbahnzufahrtsstraße Podbrdo—Petrowobrdo und deren Fortsetzung nach Buligog.

IV. An den Herrn Leiter des Handelsministeriums.

Seitens

der Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend den Abschluß eines Handelsvertrages mit Montenegro;

der Abgeordneten Spinčič und Genossen, betreffend die Anbringung von Vertäuungsbojen in der Bucht von Porozina in Istrien; den Bau eines Molos in Draga und den Neubau des Molos in Abbazia.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kimpolung nach Dorna watra. (Flügelbahn Požoritta-Louisenthal: Genehmigung der Detailprojekte für die hölzernen Brücken in km 1·319, km 3·704 und km 5·962.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. September die vom Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen vorgelegten Detailprojekte für die Brücken mit hölzernen Tragwerken von 2·0 m, 5·0 m und 4·0 m senkrechter Lichtweite in km 1·319, km 3·704 und km 5·962 des von der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra in km 77·71 abzweigenden Flügels Požoritta-Louisenthal zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 39.042.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Bechin nach Moldauthein. (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, über das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen über Ansuchen der Bezirksausschüsse von Bechin und Moldauthein vorgelegte generelle Projekt für eine ungefähr 11·5 km lange normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Bechin der Lokalbahn Tabor-Bechin zur Station Moldauthein der Lokalbahn Wodnian-Moldauthein im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G. Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 27.960.]

Projektierte normalspurige Lokalbahnen mit Dampfbetrieb von Auersthal nach Schweinbarth und von Pyrawarth nach Dobermannsdorf. (Vorlage der generellen Projekte: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. September die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über die vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten generellen Projekte für die normalspurigen Lokalbahnen a) von der Station Auersthal der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal nach Schweinbarth zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf (lang 7·467 km) und b) von der Station Pyrawarth der letztgenannten Lokalbahn über Zistersdorf nach Dobermannsdorf zum Anschlusse an die projektierte Lokalbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau (lang 28·83 km) im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 28.728.]

Elektrische Stadtbahnlinien in Innsbruck. (Baukonsenserteilung für eine Umformerstation.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat unterm 14. August auf Grund des Ergebnisses der im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vom Standpunkte der Bauordnung, sowie der Lokalinteressen vorgenommenen Überprüfung für das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Innsbruck - Hall i. T. vorgelegte Projekt, betreffend die Herstellung einer Umformerstation für die elektrischen Stadtbahnlinien in Innsbruck, den Baukonsens namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 39.500.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Olmütz: Verschiebung der Eröffnung der Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt.) Die für den 30. September anberaumt gewesene Eröffnung der Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt (vgl. Vdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 110 vom 23. September) wurde auf den 4. Oktober verschoben.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Jičin-Rovensko-Turnau. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Franz Klouček und im Beisein des Ministerialkonzipisten Jaroslav Kotěra in Vertretung des landesfürstlichen Kommissärs die erste ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Jičin-Rovensko-Turnau statt. An derselben nahmen 6 Aktionäre teil, welche 1792 Aktien mit 178 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen in der Zeitperiode vom Tage der Betriebseröffnung, d. i. dem 19. Oktober 1903 bis zum 31. Dezember 1903, die Transporteinnahmen K 17.442·62, die verschiedenen Einnahmen K 3088, die Betriebsausgaben K 17.816·62, die sonstigen Auslagen K 2355·30 und der Betriebsüberschuß K 358·70. Zuzüglich der Zinseneingänge per K 6321·77 und abzüglich des Erfordernisses für den Darlehensdienst per K 23.427·20, sowie der Verwaltungskosten per K 1298·16 ergab sich ein Abgang von K 18.044·89. Im Jahre 1904 betrugen die Transporteinnahmen K 101.170·91, die verschiedenen Einnahmen K 748, die Betriebsausgaben K 77.576·95, die sonstigen Auslagen K 15.470·35 und der Betriebsüberschuß K 8871·61. Zuzüglich der Zinseneingänge per K 16.424·65 und abzüglich des Erfordernisses für den Darlehensdienst per K 123.756·32, sowie der Verwaltungskosten per K 6853·83 ergab sich ein Abgang von K 105.313·89. Der Anspruch aus dem Titel der Staatsgarantie stellt sich somit im ersten Geschäftsjahre auf K 123.358.78. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Sodann wurden die bisherigen Verwaltungsratsmitglieder Dr. Franz Klouček, Franz Knotek, Wenzel Kratký, Josef Radský und Franz Vejlupek wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Franz Klouček zum Präsidenten und Bürgermeister Franz Knotek zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 35.842.]

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau). (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Julius Edlen v. Derschatta die diesjährige (13.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau) statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 9114 Aktien mit 908 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 157.497·98 (gegen K 152.176·13 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 97.110·04 (K 95.165·87) und der Betriebsüberschuß K 60.387·94 (K 57.010·26). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 640·98 (K 357·23) und des Gewinnvortrages per K 984·74 (K 887·09), sowie abzüglich der Verwaltungskosten per K 6239·29 (K 5149·84) ergab sich ein Gewinn von K 55.774·37 (K 53.104·74). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung, aus dem Gewinne für die Tilgungsquote der Prioritätsaktien K 4400 (K 4000) und für eine 4prozentige Dividende an die Prioritätsaktien lit. A K 51.168 (3¾ Prozent K 48.120) zu verwenden und den Rest per K 206·37 (K 984·74) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann faßte die Generalversammlung zu Punkt IV der Tagesordnung folgenden Beschluß:

Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrat:

1. zum Zwecke der Bedeckung des Mehrerfordernisses am Baukapitale der Eisenbahn Hartberg-Friedberg, sowie der Kosten für die Aufstellung des Detailprojektes und der Bauvorbereitung für eine Eisenbahnlinie von Friedberg nach Aspang ein mit höchstens 4 Prozent verzinsliches und längstens innerhalb 75 Jahren rückzahlbares Anlehen für die Eisenbahn Hartberg-Friedberg in dem zur Beschaffung eines Effektivbetrages von K 1,900.000 erforderlichen Nominalbetrage für den Fall aufzunehmen, als die Regierung den im Artikel III des Gesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, festgesetzten Maximalbetrag des für die Eisenbahn Hartberg-Friedberg vom Staate garantierten jährlichen Reinerträgnisses um jenen Betrag zu erhöhen sich bereit erklärt, welcher dem jährlichen Erfordernisse für die Verzinsung und Tilgung des neu aufzunehmenden Anlehens entspricht;
2. zu diesem Behufe und insbesondere auch zum Zwecke der aus diesem Anlasse erforderlichen Änderung der Konzessionsurkunde vom 28. September 1901, R.-G.-Bl. Nr. 150, und der Gesellschaftsstatuten alle notwendigen Schritte mit der Wirkung vorzunehmen, als ob dieselben von der Generalversammlung der Aktionäre selbst beschlossen worden wären.

Hierauf wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Eduard Borckenstein, Heinrich Freiherr von Gudenus und Josef Ressawar wieder- und an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Adalbert Grafen Kottulinsky Julius Graf Auersperg neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Julius v. Derschatta zum Präsidenten wieder- und Regierungsrat Dr. Isidor Bing zum Vizepräsidenten neugewählt. [E.-M.-Z. 33.765.]

Lokalbahn Melnik-Mšeno. (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Prag unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Viktor Vávra die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Melnik-Mšeno statt. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 97.538·08 (gegen Kronen 133.562·21 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen Kronen 1907·94 (K 1705·03), die Betriebsausgaben K 86.006·88 (Kronen 107.037·53), die sonstigen Auslagen K 12.713·47 (K 15.544·04) und der Betriebsüberschuß K 725·67 (K 12.685·67). Zuzüglich der Aktivzinsen per K 1395·11 (K 158·93) stellte sich der Jahresertrag auf K 2120·78 (K 12.844·60). Da zu bedecken waren: das Erfordernis für den Hypothekar-Darlehensdienst per K 80.585

(K 80.585), die vierprozentige Prioritätsaktiendividende per K 2224 (K 889·60), für Zinsen K 225 (K 321·97) und für Verwaltungskosten K 3526·44 (K 80·10), wurde die Landesgarantie mit K 84.439·66 (K 69·032·07), bezw. zuzüglich der Zinsen der Garantievorschüsse per K 22.154·75 (K 18.149·24) mit K 106.594·41 (K 87.181·31) oder mit 132·84 Prozent (108·65 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die bisherigen durch Wahl hervorgegangenen Mitglieder des Verwaltungsrates wurden bis auf A. Jindrich, an dessen Stelle der Gemeindevorsteher aus Kanina Holub neugewählt wurde, wiedergewählt. [E.-M.-Z. 35.929.]

Pinzgauer Lokalbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Juli fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Johann Poschacher Edlen v. Arelshöh und im Beisein des Ministerial-Vizesekretärs Heinrich Ritter v. Reinhardt in Vertretung des landesfürstlichen Kommissärs die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 9 Aktionäre teil, welche 2120 Aktien mit 424 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen Kronen 172.465·60 (gegen K 166.067·38 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 10.320·96 (K 1674.54), die Zinseneinnahmen K 1122·98 (K 1521·43), die Betriebsausgaben K 126.139·31 (K 111.434·96), die sonstigen Auslagen K 128.653 (K 147.258·64), die Verwaltungskosten K 5184·40 (K 5138·10) und der Betriebsabgang K 76.067·17 (K 94.568·35). Da der Dienst der Prioritätsobligationen K 114.539·14 (K 114.539·14) und jener des Hypothekardarlehens K 16.940 (K 16.940) erforderte, wurde das schließliche Defizit von K 207.546·31 (K 226.047·49) vom Staate mit dem Teilbetrage von K 60.000 (K 60.000) und vom Lande Salzburg mit dem Teilbetrage von K 147.546·31 (K 166.047·49) gedeckt. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Hofrat Franz Ritter v. Eisenbach, Dr. Friedrich Kolischer und Regierungsrat Dr. Siegfried Werner wurden wiedergewählt. Sodann faßte die Generalversammlung folgende Beschlüsse:

a) Die Generalversammlung erklärt ihre Zustimmung zu dem seitens des Herrn Regierungsrates Dr. S. Werner zur Verlesung gebrachten, einen integrierenden Bestandteil dieses Protokolles bildenden und demselben als Beilage D angehefteten Übereinkommen, betreffend die Einlösung der Pinzgauer Lokalbahn durch den Staat.

b) Die Generalversammlung ermächtigt und beauftragt den Verwaltungsrat, für den Fall, als die Regierung auf Grund der zu erwirkenden verfassungsmäßigen Ermächtigung von dem ihr gegenüber der Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft im Sinne des § 12 der A. h. Konzessionsurkunde vom 19. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 102, zustehenden Einlösungsrechte Gebrauch machen sollte, das vorstehend sub a) angeführte Übereinkommen firmamäßig zu fertigen, wobei die Wirksamkeit dieses Übereinkommens von dem der Sanktionierung des gegenständlichen Gesetzes folgenden 1. Jänner ab zu beginnen hätte.

c) Die Generalversammlung beschließt die Auflösung der Gesellschaft im Sinne der §§ 5, 20 und 42 der Statuten, und zwar mit Wirksamkeit von jenem Zeitpunkte, in welchem das vorstehend sub a) angeführte Übereinkommen perfektioniert sein wird; der Verwaltungsrat wird ermächtigt und beauftragt, um die gemäß § 20, lit. e) und h), der Gesellschaftsstatuten erforderlichen staatlichen Genehmigungen mit möglichster Beschleunigung einzuschreiten und auf Grund derselben die Liquidation und die hiermit im Zusammenhange stehenden Anmeldungen zur gerichtlichen Anzeige und Protokollierung zu bringen.

d) Die Generalversammlung beschließt die Wahl der gesellschaftlichen Verwaltungsratsmitglieder Herren Johann Poschacher Edler v. Arelshöh, k. k. Hofrat i. P. in Wien, und Dr. Siegfried Werner, k. k. Regierungsrat in Wien, zu Liquidatoren (§ 42 der Statuten); als dritter Liquidator wird ein von der k. k. Staatsverwaltung zu bestimmendes Aufsichtsorgan zu fungieren haben. Die Liquidatoren haben alle zur vollständigen Abwicklung der Geschäfte erforderlichen Vollmachten, sie werden ermächtigt, alles vorzukehren und alle Maßnahmen zu treffen, die ihnen zur Durchführung der Liquidation dienlich erscheinen.

e) Mit dem Inkrafttreten des Auflösungs-(Liquidations-)Beschlusses hat die Liquidationsfirma zu lauten: „Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft in Liquidation", und es wird diese Firma derart zu zeichnen sein, daß unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft in Liquidation" zwei Liquidatoren ihre Namen eigenhändig schreiben.

f) Für den Fall, als die kompetenten k. k. Behörden rücksichtlich der Fassung der vorstehenden Beschlüsse ad a) bis e) Änderungen oder Zusätze verlangen sollten, wird der Vorsitzende des Verwaltungsrates, eventuell der Stellvertreter desselben ermächtigt, solche Änderungen oder Zusätze dann ohne Einberufung einer Generalversammlung durchzuführen, wenn diese Änderungen oder Zusätze das Wesen dieser Beschlüsse nicht alterieren. [E.-M.-Z. 37.577.]

Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Julius Edlen v. Derschatta die diesjährige (19.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 4125 Aktien mit 411 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 230.437·82 (gegen K 226.755·52 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 118.021·95 (K 119.749·11) und der Betriebsüberschuß K 112.415·87 (K 107.006·41). Zuzüglich der Aktivzinsen und diverser Einnahmen per K 1900·16 (K 1866·52), sowie des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 507·26 (K 812·23) und abzüglich der Verwaltungskosten per K 6203·40 (K 6797·90) ergab sich ein Gewinn von K 108.619·89 (K 102.887·26). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung folgende Gewinnverteilung: K 3600 (K 3200) für die Prioritätsaktien-Tilgung, K 58.520 (K 58.680) für die Ausschüttung einer 5prozentigen (5 Prozent) Prioritätsaktien-Dividende, K 45.000 (K 40.500) für die Auszahlung einer 5prozentigen (4½ Prozent) Stammaktien-Dividende, K 150 für die Dotierung des Reservefonds, K 1349·89 (K 507·26) für den Vortrag auf neue Rechnung. Sodann wurde das aus dem Verwaltungsrate ausscheidende Mitglied Dr. Julius Edler von Derschatta wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 33.765.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXXXVI. Stückes.) Das am 25. September 1905 herausgegebene CXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2046: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. September 1905, Z. 42.945, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Cilli in Steiermark nach Kroatien-Slawonien.

Nr. 2047: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 22. September 1905, Z. 25.586, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2048: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 12. September 1905, Z. 42.106, betreffend die Bestimmung der Station Reutte der Lokalkahn Reutte-Schönbichl als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2049: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 22. September 1905, Z. 45.554, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 27. September d. J. in Anerkennung verdienstvoller Leistungen beim Baue der Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze allergnädigst zu verleihen geruht:

den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse dem mit dem Titel eines Hofrates ausgezeichneten Oberbaurate Stanislaus Ritter v. Rawicz-Kosiński taxfrei;

das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Max Machalski;

den Titel eines kaiserlichen Rates dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Witold Żebracki taxfrei;

das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone: dem Titular-Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Roman Marcinkiewicz und den Bau-Oberkommissären der österreichischen Staatsbahnen Alfred Jędrkiewicz und Romuald Zieliński.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14 D (Kalisalze zum Düngen), des Ausnahmetarifes Nr. 16 B (Porzellanerde u. s. w.) und des Ausnahmetarifes Nr. 22 (Kalk, gebrannter, und Kalksteine).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten im Tarifhefte 1 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

1. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14 D (Kalisalze zum Düngen).

Frachtsätze für 100 kg in Pfennig.

Nach und von	Ražic k.k.St.B. a	Ražic k.k.St.B. b	Nach und von	Ražic k.k.St.B. a	Ražic k.k.St.B. b
Anderbeck kgl. E.-D. M.	107	119	Roßleben kgl. E.-D. E.	92	104
Aschersleben kgl. E.-D. M.	98	110	Salzdetfurth kgl. E.-D. C.	112	124
Baalberge kgl. E.-D. M.	96	108	Salzungen kgl. E.-D. E.	96	108
Berka (Werra) kgl. E.-D. E.	101	113	Schönebeck kgl. E.-D. M.	100	112
Bleicherode kgl. E.-D. C.	101	113	Sollstedt kgl. E.-D. C.	102	114
Egeln kgl. E.-D. M.	101	113	Staßfurt kgl. E-D. M.	99	111
Güsten kgl. E.-D. M.	98	110	Teutschenthal kgl. E.-D. Ha.	92	104
Halle a. Saale kgl. E.-D. Ha.	89	101	Vienenburg kgl. E.-D. M.	108	120
Heringen (Werra) kgl. E.-D. E.	102	114	Wendessen kgl. E.-D. M.	111	123
Königslutter kgl. E.-D. M.	110	122	Wittmar B.S.E.	111	123
Ronnenberg kgl. E.-D. H.	117	129			

2. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 16 B (Porzellanerde u. s. w.).

Nur gültig im Verkehre aus Österreich.

Frachtsätze für 100 kg in Pfennig.

Von	Nach: Bock-Wallendorf kgl. E.-D. E.	Eisfeld kgl. E.-D. E.	Gotha (Hauptbhf.) kgl. E.-D. E.	Gräfenroda kgl. E.-D. E.	Gräfenthal kgl. E.-D. E.	Hüttensteinach kgl. E.-D. E.	Kahla (Sachsen-Altenburg) kgl. E.-D. E.	Köppelsdorf-Oberlind kgl. E.-D. E.	Lauscha kgl. E.-D. E.	Martinroda kgl. E.-D. E.	Sitzendorf kgl. E.-D. E.	Stadtilm kgl. E.-D. E.
Poschetzau k.k.St.B.	77	77	84	82	75	74	68	74	77	82	74	75

3. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 22 (A. Kalk, gebrannter, B. Kalksteine).

Frachtsätze für 100 kg in Pfennig.

Von	Nach: Bitterfeld kgl. E.-D. Ha. A	Bitterfeld kgl. E.-D. Ha. B	Köstritz kgl. E.-D. E. A	Köstritz kgl. E.-D. E. B
Hannsdorf k.k.St.B.	109	109	112	112

Wien, am 1. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1440]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahn-verband.

Tarif, Teil II, Heft 9, vom 1. April 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Ab 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die Stationen Hohenelbe der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn, Königinhof der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Bad Schlag der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 88 (Traß und Tufsteine) mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach					
	Hohenelbe		Königinhof		Bad Schlag	
	Abteilung					
	I	II	I	II	I	II
	Mark für 100 kg					
Kruft	1·85	1·77	1·99	1·79	1·67	1·54
Plaidt	1·85	1·77	1·98	1·78	1·66	1·53

Tarif, Teil II, Heft C, vom 1. Jänner 1894.

Ergänzung des Kilometerzeigers.

Ab 15. Oktober 1905 wird die Station Bad Schlag der k. k. österr. Staatsbahnen in den Tarif einbezogen; sie ist in der Schnittafel A des Kilometerzeigers (Seite 54) unter „VII. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen“ mit den um je 4 km erhöhten Entfernungen für Maffersdorf (Seite 8 des Nachtrages VIII) nachzutragen.

Wien, am 30. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.784/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1441]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levante-verkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Änderung der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes auf in Triest oder Fiume reexpedierte Sendungen.

Die obigen Gegenstand betreffende Kundmachung, erschienen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 28. November 1903, Nr. 138, S. 2979, Kundmachung [1149], wird hiermit per 31. Dezember 1905 außer Kraft gesetzt.

An Stelle der hiernach mit 1. Jänner 1906 gegenstandslos werdenden seinerzeitigen Ergänzung der einschlägigen Tarifbestimmungen werden mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, die auf S. 32 des Tarifes, Teil I, für den obenbezeichneten Verkehr ersichtlichen Bestimmungen des Abschnittes C, betreffend die Anwendung des Tarifes auf in Triest oder Fiume reexpedierten Sendungen“ durch Einschaltung der nachstehenden Bestimmung zwischen die Absätze 4 und 5 wie folgt ergänzt:

„4a. Anläßlich der betreffenden Rückrechnungen werden bezüglich der im gebrochenen Verkehre abgefertigten Sendungen die direkten Frachtsätze dieses Tarifes gekürzt um

18 Centimes für 100 kg bei Berechnung der Stückgutfrachtsätze und

8 Centimes für 100 kg bei Berechnung der Frachtsätze für Wagenladungen von 5000 kg, bezw. 10.000 kg

in Rechnung genommen.“

Mit diesen Kürzungen wird ein Äquivalent für die in den direkten Frachtsätzen inbegriffenen Vermittlungsspesen in Triest und Fiume geboten.

Wien, am 28. September 1905. S.B. Z. 10.514-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1442]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahn-verband.

Einführung direkter Frachtsätze nach und von Gmunden Seebahnhof.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten im Tarifhefte 2 folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Pfennig für 100 kg		
	Eilgutklasse	Stückgutklassen	
		I	II
Gmunden Seebahnhof k.k.St.B.			
Braunschweig (Hauptbhf.) kgl. E.-D. M.	1427	670	649
Braunschweig (Ostbhf.) kgl. E.-D. M.	—	672	651
Cassel (Ober- und Unterstadt) kgl. E.-D. C.	1319	616	595
Cassel (Rangierbhf.) kgl. E.-D. C.	—	615	594
Coburg kgl. E.-D. E.	1015	464	443
Eisenach kgl. E.-D. E.	1213	563	542
Gotha (Hauptbhf.) kgl. E.-D. E.	1221	567	546
Halberstadt kgl. E.-D. M.	1337	625	604
Halle a. Saale kgl. E.-D. Ha.	1225	569	548
Hannover Eilgutabfertigung kgl. E.-D. H.	1475	—	—
Hannover Nord kgl. E.-D. H.	—	694	673
Hannover Süd kgl. E.-D. H.	—	696	675
Magdeburg (alle Bhfe.) kgl. E.-D. M.	1333	623	602
Rudolstadt (Thür.) kgl. E.-D. E.	1133	523	502
Weimar Pr.St.B. kgl. E.-D. E.	1193	553	532

Wien, am 30. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1443]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 101 vom 31. August 1905 unter Kundmachung [1243] verlautbarte Frachtsatz für Frachtgüter der Klasse I von Neugedein k.k.St.B. nach Wrbatek K.F.N.B. oder umgekehrt wird von 366 auf **566** Heller für 100 kg berichtigt.

Wien, am 28. September 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1444]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 111 vom 26. September 1905, Seite 2376, sub [1415], enthaltenen Kundmachung, betreffend Aufhebung von Fahrpreisen auf der Kuttenberger Lokalbahn, hat es in der 3. Zeile von unten statt „vom Tage der Betriebseröffnung" zu lauten: „vom Tage der Betriebs**übernahme**".

Wien, am 29. September 1905. Ö.N.W.B. Z. 96.888/05.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1445]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Mit 30. September 1905 wird für die diesjährige Saison die Expositur der k. k. österr. Staatsbahnen in Kesselfall-Alpenhaus und die Fahrkartenausgabe- und Gepäcksabfertigungsstelle im Fremdenverkehrs- und Auskunftsbureau in Zell a. See geschlossen.

Der regelmäßige Fuhrwerksstreckenverkehr zwischen Zell a. See und Kesselfall-Alpenhaus wird mit 25. September 1905 eingestellt.

Innsbruck, im September 1905.
St.-B.-D.-Z. 28.062/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1446]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Berichtigung eines Frachtsatzes im Lokalgütertarife vom 1. September 1905.

Auf Seite 96 des Tarifes ist der Frachtsatz Teschen—Abos der Klasse I (normal) von 397 auf **379** Heller zu berichtigen.

Budapest, am 30. September 1905.
Ks.Od. Z. 44.972-D/05.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1447]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Konotop-Netluk.

Am 25. September 1905 wird die zwischen den Stationen Solopisk-Rotschov und Hřiwitz in km 34·4 der Eisenbahn Rakonitz-Laun gelegene Haltestelle Konotop-Netluk für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise für diese Personenhaltestelle zu berechnen sind, betragen:

Von Konotop-Netluk nach Solopisk-Rotschov und umgekehrt 3 km.

Von Konotop-Netluk nach Hřiwitz und umgekehrt 2 km.

Die Fahrkartenausgabe findet im Zuge, nach dem Ausbaue der Wartehalle in der Haltestelle statt, Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Prag, im September 1905. St.-B.-D.-Z. 56.014/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1448]

Russisch-Österreichisch-Italienisch-Französischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife für Personen, Gepäck und Blumen.

Mit Gültigkeit vom 14. November n. St. (1. November a. St.) 1905 tritt der Nachtrag I zu dem vom 14. November n. St. (1. November a. St.) 1904 gültigen Tarife für den direkten Personen- und Gepäcksverkehr, ferner für die Beförderung von frischen Blumen als Expreßgut zwischen russischen und österreichischen Stationen einerseits, sowie italienischen und französischen Stationen anderseits über Wien in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Änderungen der Preistafeln (Abschnitt III des Tarifes), sowie Änderungen des Anhanges (Auszug aus dem Tarife der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft.

Abdrücke desselben sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 20 Heller oder 20 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 30. September 1905. S.B. Z. 221-G.V./05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1449]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. März 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Ab 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Weil b. Lörrach der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in den obengenannten Tarif einbezogen, und zwar für den Verkehr aus Ungarn (Seite 30—111) in die Abteilung II und für den Verkehr aus Bosnien (Seite 113—117) in die Abteilung V, mit den um je 39 Pfg. erhöhten Frachtsätzen der badischen Station Radolfzell.

Wien, am 30. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.672/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1450]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit 15. Oktober 1905 gelangen zwischen Ober-Einsiedl, Nieder-Einsiedl und Sebnitz einerseits und Nixdorf-Mitte, Ober-Nixdorf, Zeidler, Alt-Ehrenberg über Nixdorf, Gärten, Rumburg und Schönlinde über Herrenwalde-Nixdorf anderseits direkte Personenzugsfahrkarten für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt zur Einführung.

Von Rumburg und Schönlinde werden Rückfahrkarten nicht ausgegeben.

Näheres ist den in den Stationen zum Aushange gelangenden Preistafeln zu entnehmen.

Wien, am 30. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.793/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1451]

Inländischer Kohlenverkehr über $\frac{\text{Aussig}}{\text{Schima}}$, bezw. Bodenbach.

Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif vom 1. Jänner 1902.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Zwickau — Deutsch-Gabel der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, werden die Stationen Kunnersdorf und Lindenau dieser Lokalbahn mit folgenden Frachtsätzen in den Tarif vom 1. Jänner 1902 einbezogen:

Von sämtlichen Braunkohlenversandstationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen nach	Kronen für 10.000 kg
Kunnersdorf	66
Lindenau	66

Teplitz, am 30. September 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1452]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Wolfegg in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, ist auf Seite 11 des Nachtrages II zum Tarife Teil II

„| 847 | Wolfegg“

und im Spezialtarife III . . . . „2·42[3])“
im Ausnahmetarife 1 . . . . „3·91“

nachzutragen; ferner auf Seite 71 hinter Wasseralfingen „Wolfegg“ und als Gruppennummer der Reexpeditionstafel „7“ einzuschalten.

[3]) Nur gültig für Ölkuchen und Ölkuchenmehl u. s. w., ferner für Reishülsen, Reiskleie und Reisfuttermehl.

Wien, am 28. September 1905. S.B. Z. 11.292-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1453]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II und III.

Verlegung des Zollamtes nach Bucarest-Intreposite.

Das Zollamt in der Station Bucarest-Filaret ist am 14. September 1905 nach der Station Bucarest-Intreposite (Lagerhäuser) verlegt worden. Es werden demgemäß alle der Zollbehandlung unterliegenden Güter, sofern sie nicht an der rumänischen Grenze verzollt werden, auf Station Bucarest-Intreposite (Lagerhäuser) zur zollamtlichen Behandlung abgefertigt.

Für die neue Zollstation sind bis auf weiteres die für Bucarest-Filaret bestehenden Frachtsätze anzuwenden.

Wien, am 29. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.898/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1454]

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen anderseits.

Teil I, Abteilung A, Teil II, Heft 1, des Rumänisch-Norddeutschen Verbandstarifes.

Verlegung des Zollamtes nach Bucarest-Intreposite.

Das Zollamt in der Station Bucarest-Filaret ist am 14. September 1905 nach der Station Bucarest-Intreposite (Lagerhäuser) verlegt worden. Es werden demgemäß alle der Zollbehandlung unterliegenden Güter, sofern sie nicht an der rumänischen Grenze verzollt werden, auf Station Bucarest-Intreposite (Lagerhäuser) zur zollamtlichen Behandlung abgefertigt.

Die Frachtsätze für die neue Zollstation sind bis auf weiteres dieselben wie für Bucarest-Filaret.

Wien, am 29. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.573/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1455]

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1 und 2.

Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg.

Verlegung des Zollamtes nach Bukarest-Intreposite.

Das Zollamt in der Station Bukarest-Filaret ist am 14. September 1905 nach der Station Bukarest-Intreposite (Lagerhäuser) verlegt worden. Es werden demgemäß alle der Zollbehandlung unterliegenden Güter, sofern sie nicht an der rumänischen Grenze verzollt werden, auf Station Bukarest-Intreposite (Lagerhäuser) zur zollamtlichen Behandlung abgefertigt.

Für die neue Zollstation sind bis auf weiteres die für Bukarest-Filaret bestehenden Frachtsätze anzuwenden.

Wien, am 29. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.427/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1456]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrkarten.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 gelangen von Meistersdorf (Station der Lokalbahn B.-Leipa—Steinschönau) nach Leitmeritz A.T.E. über B.-Leipa für die Zugsverbindung „B.N.B. Schnellzug, sonst Personenzug“ direkte einfache Fahrkarten II. Klasse zum Preise von 420 Heller und III. Klasse zum Preise von 240 Heller zur Einführung.

Teplitz, am 27. September 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
auch namens der Böhmischen Nordbahn als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn B.-Leipa—Steinschönau.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1457]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Änderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 19.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1905 ist das Abladen der zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 19 abgefertigten Sendungen Töpfergeschirr und Steingut in den österreichischen Empfangsstationen Sache der Parteien.

Wien, am 30. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.551/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905. [1458]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Pferdeausstellung in Judenburg. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der am 23. und 24. September 1905 in Judenburg stattgefundenen Pferdeausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den in Steiermark, Salzburg, Oberösterreich, Kärnten und Krain gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Internationale Geflügelausstellung in Budapest. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der am 14., 15. und 16. Oktober 1905 in Budapest stattfindenden Internationalen Geflügelausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben. Diese Begünstigung wurde bis inkl. Ende Oktober 1905 zugestanden.

Internationale Hundeausstellung in Budapest. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der am 7., 8. und 9. Oktober 1905 in Budapest stattfindenden Internationalen Hundeausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben. Diese Begünstigung wurde bis inkl. Ende Oktober 1905 zugestanden.

Obst-, Wein- und Gartenbau-Ausstellung in Brünn. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der vom 23. bis 27. September 1905 in Brünn stattgefundenen Obst-, Wein- und Gartenbau-Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Geflügelausstellung in Wien. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der vom 24. bis 26. September 1905 in Wien stattgefundenen Geflügelausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausland.

Gruppentarif I und Gruppenwechseltarif I/II der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. (Änderung des Ausnahmetarifes 5 k.) Die Anwendungsbedingungen des im Gruppentarife I und im Gruppenwechseltarife I/II der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen bestehenden Ausnahmetarifes 5 k für rohe Steine (Bruchsteine, Findlinge, Feldsteine) und Pflastersteine wurden mit Gültigkeit vom 15. September 1905 dahin geändert, daß die ermäßigten Frachtsätze dieses Tarifes nicht, wie bisher, bei Auflieferung von mindestens 60 t, sondern bereits bei Auflieferung von mindestens 30 t Anwendung finden. Im übrigen bleiben die bestehenden Anwendungsbedingungen unverändert.

Gruppenwechseltarife II/III und II/IV. (Aufhebung von Ausfuhrfrachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 werden die Sätze des Ausfuhrverkehres der Klasse II a des Ausnahmetarifes S 5 für Eisen und Stahl nach Stettin und Swinemünde aufgehoben. Von diesem Zeitpunkte gelten die für den Ortsverkehr bestehenden Sätze der genannten Klasse als Sätze der Klasse II a (ohne Unterscheidung zwischen Orts- und Ausfuhrverkehr), für welche die im gemeinsamen Heft II A des Gütertarifes vorgeschriebenen Anwendungsbedingungen gelten.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen u. s. w. (Einbeziehung der Station Kurzig.) Mit dem 15. September 1905 wurde die Station Kurzig des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Posen in vorgenannten Verkehr einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Belgisch-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. April 1901. (Ausgabe neuer Tarife.) Die bereits veröffentlichten Tarife und Nachträge für den Englisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehr, gültig ab 1. September 1905 sind nunmehr erschienen und beim Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen um nachstehende Preise erhältlich:

Nachtrag I zum Englisch-Bayerischen Gütertarif	Stückpreis 5 Pfg.
„ III „ Belgisch-Bayerischen Tarifheft 1	„ 20 „
„ I „ Belgisch-Bayerischen Kohlentarif	„ 5 „
Belgisch-Bayerischer Tarif für lebende Tiere . .	„ 15 „

Nassau - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904. (Ausdehnung ermäßigter Frachtsätze.) Die im Übergangsverkehre mit der Kleinbahn Oberursel-Hohemark für Wagenladungen von 10.000 kg bestehende Ermäßigung der Frachtsätze der Station Oberursel wurde mit Gültigkeit vom 10. September 1905 ab auf Wagenladungen von mindestens 5000 kg ausgedehnt.

Auf Seite 25 des Tarifnachtrages I ist daher unter „c) Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Oberursel-Hohemark" im zweiten Absatze die Zahl 10.000 in 5000 abzuändern.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Klarschlag und rohen Bruchsteinen.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 tritt unter Aufhebung des Tarifes vom 16. März 1905 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Klarschlag und rohen Bruchsteinen, die für Zwecke der Preußischen Staatseisenbahnen Verwendung finden, in Kraft. Nach dem neuen Tarife finden die seitherigen Frachtsätze der Abteilung A nur noch im Rückvergütungswege Anwendung. Eine Änderung in den Frachtermäßigungen tritt nicht ein. Abzüge des Tarifes sind durch die beteiligten Stationen zu erlangen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-Bayerischer Eisenbahnverband. (Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14.) Der Ausnahmetarif 14 (Rübenzucker zur Ausfuhr u. s. w.) wird mit sofortiger Gültigkeit für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande sogleich bei der Kartierung angewendet.

Gruppentarif I und Gruppenwechseltarif I/II. (Einbeziehung der Station Greiffenberg i. Schl.) Mit Gültigkeit vom 16. September 1905 wurde die Station Greiffenberg i. Schl. als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 k für rohe Steine (Bruchsteine, Findlinge, Feldsteine) und Pflastersteine (zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar) einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ab solchen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, an welchen sich ein in die Bestimmungen B über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern aufgenommenes Lagerhaus befindet, nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, gültig vom 15. Oktober 1901. (Gültigkeitserstreckung.) Die Gültigkeit der in obigem Betreff bereits erlassenen Verfügung wird bis Ende Februar 1906 verlängert. Bis zu demselben Zeitpunkte und unter gleichen Bedingungen findet die Bestimmung auch für die von Rueinau und Rheinau Hafen herstammenden Maissendungen Anwendung.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Änderung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes für Saatgut.) Mit Gültigkeit vom 1. September 1905 — soweit Sendungen an kgl. Behörden und Dienstesstellen u. s. w. in Betracht kommen (Ziffer 3 der derzeitigen Anwendungsbedingungen) mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 — werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 10 für Saatgut in gleicher Weise geändert, wie dies für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und für die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München bestimmt wurde.

Die Gewährung der ermäßigten Fracht im Rückvergütungswege erfolgt wie seither durch das Frachterstattungsbureau der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, bezw. die Direktion der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München bei Erfüllung der festgesetzten Bedingungen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Abfertigung von Sendungen nach Viernheim.) In Viernheim bestehen zwei Güterabfertigungsstellen:

Viernheim (Direktionsbezirk Mainz) mit der Bezeichnung „Viernheim Staatsbahnhof" und Viernheim (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft) mit der Bezeichnung „Viernheim Nebenbahn".

Sendungen nach Viernheim ohne nähere Bahnhofsbezeichnung werden nach Viernheim Staatsbahnhof abgefertigt.

(Viernheim Staatsbahnhof ist in den Hessisch-Bayerischen Güterverkehr einbezogen.)

Der Tarif ist auf Seite 13 entsprechend zu ergänzen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1902. (Erweiterung.) Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 wurden in den Ausnahmetarif, zunächst für den Bereich der Reichseisenbahnen, der Preußisch-Hessischen und der Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie der Militäreisenbahn, unter I. A (Frachtsätze des Spezialtarifes III aufgenommen:

Kalkstickstoff; Stickstoffkalk; Kalziumkarbid in Stücken.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Einführung von Nachträgen.) Am 15. September 1905 erschienen folgende Nachträge:

Nachtrag IV zum Heft 5 der Abteilung A (Baden),
Nachtrag XII zum Heft 5 der Abteilung B (Reichsbahn),
Nachtrag VII zum Heft 5 der Abteilung C (Pfalz),
Nachtrag VIII zum Heft 5 der Abteilung E (Württemberg),
Nachtrag VII zum Heft der Abteilung F (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft),
Nachtrag IV zum Heft der Abteilung G (Basel).

Die Nachträge enthalten ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen, der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn, sowie Entfernungen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif. (Einbeziehung der Station Osterhof.) Osterhof (Station des Direktionsbezirkes Altona) wurde am 10. September 1905 in den direkten Verkehr aufgenommen. Die direkten Tarifentfernungen für Osterhof betragen 21 km mehr als die für Heide.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Verkehrsstelle Offenbach a. M. Hafen.) Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 wurde die seither nur für den Wasserumschlagsverkehr in Wagenladungen eingerichtete Verkehrsstelle Offenbach a. M. Hafen für den übrigen Verkehr in Wagenladungen freigegeben.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Frankfurt a. M.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einbeziehung der Station Hiddinghausen.) Am 1. Oktober 1901 wurde die Station Hiddinghausen des Direktionsbezirkes Elberfeld als Versandstation in die Tarifabteilung B (für Koks zum zollinländischen Hochofenbetriebe) aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Staatsbahngütertarif, Gruppe I. (Einbeziehung der Station Mochbern.) Mit Gültigkeit vom 15. September 1905 wurde die Station Mochbern in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Baue u. s. w. von See- und Flußschiffen nach binnenländischen Werftstationen als Empfangsstation einbezogen.

Über die Anwendungsbedingungen und die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Im obgenannten Verbande wurden mit 15. September 1905 die Stationen Poststraße (Holzverladestelle) und Viernheim Staatsbahnhof des Direktionsbezirkes Mainz in das Tarifheft 3 aufgenommen.

Nähere Auskunft hierüber erteilen die Endbahnen und die Abfertigungsstellen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Gottleuba.) Am 15. September 1905 wurde die Station Gottleuba der Sächsischen Staatsbahnen in den obgenannten Güterverkehr, Tarifheft 2, einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze geben die beteiligten Stationen.

Staatsbahngütertarife, Gruppen II, I/II, II/III und II/IV. (Einbeziehung der Station Adlershof-Alt-Glienicke.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 ab wurde die Station Adlershof-Alt-Glienicke als Versandstation in den Ausnahmetarif 12 für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach dem Zollauslande der obenbezeichneten Staatsbahntarife aufgenommen.

Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Einführung neuer, bezw. ermäßigter Frachtsätze.) Vom 1. Oktober 1905 ab wurden neue Frachtsätze nach der Station Zschipkau des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle a. d. Saale, sowie teilweise ermäßigte Frachtsätze nach Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn eingeführt.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Neubaustrecke Zschipkau—Senftenberg.) Am 1. Oktober 1905 wurde die Neubaustrecke Zschipkau—Senftenberg dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die neue Bahnlinie dient u. a. dem Güterverkehre; Stationen liegen nicht an der Strecke. Die Abfertigungsbefugnisse der Station Zschipkau und Senftenberg bleiben unverändert.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 ab wurden die Stationen Alt-Neu-Döbern und Taucha bei Leipzig des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle an der Saale in den obenbezeichneten Verkehr (Tarifhefte 2, 3, 4 und 6) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
1646	V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.396-C I/05	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	**Malz**	**Budapest-Kelenföld transit**	**Triest**	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.** **Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Die Sendungen müssen ab Triest nach südafrikanischen Häfen zum Exporte gelangen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1906**	**Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2**			50 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Kapitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Zertifikate über die erfolgte Verschiffung nach südafrikanischen Häfen beizuschließen sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Österreichischen Lloyd nach südafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Zertifikate solche von der Lloydverwaltung ausgestellte beigebracht werden. Die Dokumente dürfen keinen Rückvergütungstempel tragen und müssen längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1647	V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.462-C I/05	Steine und Steinbauerwaren	**Divača**	**Wien (Matzleinsdorf)**	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Abladen obliegt dem Empfänger. Sendungen müssen zum Baue der k. k. Hofburg in Wien bestimmt sein, bezw. an das Hofbaukomitee zur Aufgabe gelangen und von Dignano oder Pola provenieren	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif (Teil II)	Verschieden	150 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
1648	V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.397-C I/05	**Malz**	Velencze	**Triest**	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1906	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, bezw. Anhang hierzu	180 Heller	160 Heller	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate unter Beischluß der korrespondierenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffskonnossements, bezw. der Original-Schiffsladescheine oder der von der betreffenden Schiffahrtsgesellschaft ausgestellten und mit dem Abgangsstempel versehenen Abschriften der Schiffsladescheine, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
				Nagy-Kanizsa					148 Heller	128 Heller	20 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1649	V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.290 C I/05	Eisenbahn Wien-Aspang	Getreide der Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wien (Matzleinsdorf) Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife (Teil II)	Verschieden	Heller 40	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen in Wr. Neustadt, bezw. in den bezeichneten Wiener Bahnhöfen bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden. Die Auf- und Ablegegebühr ist in diesen Frachtsätzen bereits inbegriffen
			Mahlprodukte der Pos. M—4, Most der Pos. M—33, Wein der Pos. W—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wien (Matzleinsdorf) Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt oder umgekehrt					40				
			Tabak und Tabakfabrikate	Wien (Matzleinsdorf) Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt					48				
			Wagenfett der Pos. W—3 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wr. Neustadt	Klein-Schwechat Wien (E.W.A.) Wien (Matzleinsdorf)					40				Die Sendungen dürfen nicht nach Budapest und südlich Budapest gelegenen Stationen, und zwar auch nicht per Donauschiffahrt, weiter verfrachtet werden

1650 — V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905 — **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 1056-C I/05

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, wird für **Tabak, roh,** und für **Tabakrippen** der Pos. T—1 und 2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905, welche nachweislich per mare in Triest-Freihafen anlangen und ab dort bahnseitig zu den im Zollgebiete gelegenen Südbahnmagazinen überstellt werden, für die Überstellung, die Ausladung der Sendungen aus den Eisenbahnwagen und die Schlichtung der Ballen im Magazine bis zur normalen Höhe, eine Gebühr von K 12 pro Eisenbahnwagen, unabhängig von dem auf letzterem verladenen Gewichte, berechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1651 V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle und Kaumazit	sämtlichen Braunkohlen-Versandstationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen aus dem angeführten Tarife	Zwickau i. B. B.N.B.	Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Zwickau—Deutsch-Gabel bis **auf Widerruf,** längstens bis Ende Dezember 1906	**Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902**	**Verschieden**	**65 Kronen für 10.000 kg**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		**In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten. Gleichzeitig wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 20. Dezember 1904 unter fortlaufender Nr. 3634 für Braunkohle und Kaumazit von Bodenbach transit, bezw. Böhm.-Leipa transit nach Zwickau i. B. verlautbarte Frachtermäßigung aufgehoben**
1652 V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, ausgelaugt und nur in frischem (grünem) Zustande, daher nicht gedörrt oder getrocknet, ferner **Rübenpreßlinge** und Saturationsschlamm	**Modřan**	**Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)**	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung **für mindestens das Ladegewicht** des verwendeten Wagens. 2. Das **Aufladen** hat durch den Absender, das Abladen durch den Empfänger zu erfolgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1906	**Lokalgütertarife**	**Es besteht kein direkter Frachtsatz**	**30 Heller**		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1653 V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Prag** Z. 51.745/05	Lokalbahnen Nusle—Modřan, Modřan—Čerčan und Kolin—Čerčan	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände zum Baue einer Scharpie-Baumwollefabrik der Firma Fr. Hladký und R. David	Stationen der vorstehenden Lokalbahnen	Eule	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 25. August 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Tarife der in der Rubrik 3 genannten Lokalbahnen	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlaß unter Wahrung der im genannten Ausnahmetarife VI vorgesehenen Minimalgebühren	Im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
V.-B. Nr. 114 v. 3./X. 1905	Nr. 112 vom 28. September 1905	1632	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Diverse Artikel	im Verkehre über die Lokalbahn Kojetein—Tobitschau		In Spalte 6 des Zugeständnisses („bei Erfüllung nachstehender Bedingungen") hat es in der 4. und 5. Zeile statt: „ad 4. Frachtzahlung mindestens für 10. kg pro Frachtbrief und Wagen"; richtig zu lauten: „ad 4. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 115. **Wien, 5. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 10 des XVII. Jahrganges (1903) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Bei Berechnung des Einkommensentganges der Witwe eines bei einem Eisenbahnunfalle Getöteten ist nicht ausschließlich nur darauf Bedacht zu nehmen, was der Witwe aus dem Erwerbseinkommen des Verunglückten entgeht, sondern auch zu berücksichtigen, was ihr infolge des Ablebens des Gatten an Vermögenseinkommen zu ihrer alleinigen Verfügung zuwächst.

(Entscheidung vom 10. Mai 1905, Z. 6189.)

Die Witwe eines gelegentlich eines Eisenbahnunfalles getöteten Reisenden belangte die Eisenbahnverwaltung u. a. auch auf Zahlung einer lebenslänglichen Monatsrente von K 100 wegen des ihr infolge des Ablebens ihres Gatten aus dessen Arbeitsverdienste entgehenden Unterhaltes.

In erster Instanz wurde der Klägerin eine Monatsrente K 30 in der Erwägung zugesprochen, daß der Verdienst ihres Gatten nicht mehr als K 60 betragen und dieser die Hälfte hiervon für sich selbst gebraucht habe.

Der seitens der beklagten Eisenbahnverwaltung erhobenen Berufung gegen das Ausmaß der Rente wurde vom Berufungsgerichte keine Folge gegeben.

Entscheidungsgründe:

Nach § 1327 a. b. G.-B. ist der Klägerin dasjenige zu ersetzen, was ihr durch den Tod ihres Gatten entgangen ist. Hierbei kommt es nicht darauf an, festzustellen, welches Vermögen ihr Mann besaß oder sie selbst hat, sondern darauf, was Klägerin durch den vorzeitigen Tod ihres Mannes eingebüßt hat; dies ist vorliegend aber sein persönlicher Erwerb, sein Verdienst, den er, abgesehen von seinem Privatvermögen, sich erwarb. . . . .

Nach Ansicht des Berufungsgerichtes entspricht die Annahme des ersten Richters hinsichtlich des Nebenverdienstes des Verstorbenen und der Zuspruch einer Rente von monatlich K 30 an die Klägerin vollends der Sachlage.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab der Revision der beklagten Eisenbahnverwaltung insofern statt, als er die der Klägerin zu zahlende Monatsrente auf K 16·66 herabsetzte.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat aus den aufgenommenen Beweisen die Überzeugung gewonnen, daß der Verdienst des Alois H. monatlich K 60 betragen habe, und es läßt sich diesfalls eine Unvollständigkeit der Erhebungen nicht behaupten und auch die Revision führt nicht an, auf welche Art in dieser Richtung das Verfahren ergänzt werden könnte. Ob aber Anna H. schon zu Lebzeiten des Gatten Eigentümerin der Hälfte des Vermögens gewesen sei, ist für die Beurteilung der Sache ohne Bedeutung.

Es steht fest, daß beide Gatten ein Vermögen von K 11.616·47 besessen haben und daß nunmehr die Klägerin allein Eigentümerin des ganzen Vermögens ist und dessen Einkünfte, welche sie früher mit ihrem Manne gemeinschaftlich genoß, nun allein bezieht. Dadurch ist aber nicht ausgeschlossen, daß ihr durch den Tod ihres Gatten der persönliche Erwerb, den er, abgesehen von dem Privatvermögen, sich verdiente, insoweit entgangen ist, als anzunehmen ist, daß er diesen Erwerb in die gemeinschaftliche Haushaltung einbezogen hat.

Es liegt jedoch dem Berufungsurteile eine unrichtige rechtliche Beurteilung insofern zugrunde, als es von der Anschauung ausgeht, daß das Vermögen, welches

ihr Gatte und sie selbst bereits besessen haben, und welches durch den Tod des Gatten zu ihrer vollen Verfügung gelangt ist, nicht in Betracht zu ziehen sei.

Wenn aber der Klägerin auch gemäß der Annahme des Berufungsgerichtes — daß Alois H. monatlich K 60 verdiente und die Hälfte dieses Verdienstes für sich benützte — die Hälfte dieses Einkommens aus der Tätigkeit ihres Gatten entgangen ist, so ist der Entgang dadurch vermindert, daß sie nun anläßlich des Todesfalles den Zinsengenuß vom Kapitale, und zwar mindestens von jenem Kapitale, welches laut der Verlassenschaftsabhandlung Eigentum des Verstorbenen war und welches jedenfalls auch im gemeinschaftlichen Haushalte verwendet wurde oder verwendet werden konnte, nun für sich allein erlangt hat.

Es kann daher nicht behauptet werden, daß der Klägerin die volle Hälfte des Verdienstes ihres Gatten als dasjenige, was ihr durch dessen Tod entgangen ist, zugerechnet werden kann. Vielmehr muß ein Betrag von monatlich K 16·66, was einer Jahresrente von ungefähr K 200 entsprechend ist, als nach Abwägung desjenigen, was durch den Tod des Alois H. weniger erworben wurde und desjenigen, was der Klägerin durch seinen Tod zur alleinigen Verfügung zukommt und nach den Verhältnissen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Hälfte des Vermögens bereits ihr Eigentum war oder nicht, angemessen erachtet und der Klägerin außer dem Betrage von K 69·10 an Bestattungskosten zugesprochen werden. [E.-M.-Z. 29.437.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 351. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Oktober wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

1. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend den Waggonmangel auf der Strecke Protiwin—Zditz der k. k. Staatsbahnen in Böhmen;

2. der Abgeordneten Wolf und Genossen, betreffend die Erhöhung der Bezüge der Telegraphen-, Block- und Werkmeister der Staatsbahnen;

3. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Amtsgebaren des Staatsbahndirektors in Pilsen Hofrates Tuček;

4. der Abgeordneten Reichstädter und Genossen, betreffend die sprachlichen Verhältnisse bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

II. An den Herrn Leiter des Handelsministeriums.

Seitens der Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend die Regulierung der Riva in Postire, betreffend die Verhältnisse bei den Landungsplätzen in Metković, betreffend die Hafenanlagen in Ragusa, betreffend die Verhaftung von Kapitänen österreichischer Auswandererschiffe durch die amerikanischen Behörden wegen vorschriftswidriger Einrichtung der Schiffe und betreffend die Einbeziehung der Seeleute unter das Unfallversicherungsgesetz und die Erlassung von Vorschriften über den Befähigungsnachweis von Maschinisten der Handelsmarine.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Projekt für die Umwandlung des Objektes in km 41·8/9: Anordnung der kommissionellen Verhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, über das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für die Umwandlung des ursprünglich als Durchfahrt und Durchlaß festgesetzten Objektes in km 41·8/9 der in Bauausführung befindlichen Lokalbahn Sudoměř Skalsko—Alt-Paka in einen Durchlaß im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die kommissionelle Verhandlung durchzuführen. [E.-M.-Z. 33.825.]

Eisenbahn von Salzburg zur österreichisch-bayerischen Reichsgrenze gegen Berchtesgaden. (Vorlage des Detailprojektes für die Teilstrecke von der Station St. Leonhard-Drachenloch bis an die Reichsgrenze: Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. September die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, über das vom Verwaltungsrate der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegte Detailprojekt für die bisher nicht zur Ausführung gelangte Teilstrecke der den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 21. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 70, bildenden Eisenbahn von Salzburg zur österreichisch-bayerischen Reichsgrenze in der Richtung gegen Berchtesgaden, d. i. der Teilstrecke von der bisherigen Endstation St. Leonhard-Drachenloch bis an die genannte Reichsgrenze zum Anschlusse an die von der kgl. bayerischen Regierung projektierte normalspurige Bahn von Berchtesgaden bis zur Reichsgrenze bei Drachenloch samt einem diesbezüglichen Variantenprojekte für die Teilstrecke km 0·0 bis km 1·14, im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 18.192.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Gmünd nach Groß-Gerungs (Niederösterreichische Waldviertelbahn). (Anordnung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Durchführung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der schmalspurigen Lokalbahn Gmünd—Groß-Gerungs (Niederösterreichische Waldviertelbahn) mit dem Beginne am 5. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 41.490.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Wallern zur bayerischen Grenze. (Detailprojekt: Anberaumung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 26. September über das Detailprojekt für eine normalspurige Lokalbahn von Wallern zur bayerischen Grenze mit einer Abzweigung vom Schwarzen Kreuze nach Salnau nebst einer Verbindungskurve bei Wallern die Vornahme der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen in der Zeit vom 6. bis einschließlich 16. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 45.428.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Baukonsenserteilung für das in der Station Alt-Paka zu errichtende neue Beamtenwohnhaus und Kasernengebäude.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 10. September auf Grund des Ergebnisses der im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Neupaka im Delegierungswege am 19. Juni 1905 abgehaltenen Bauverhandlung für das von der Österr. Nordwestbahn vorgelegte Detailprojekt, betreffend das infolge des Anschlusses der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka in der Station Alt-Paka zu errichtende neue Beamtenwohnhaus und Kasernengebäude, den Baukonsens namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 43.452.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate August 1905 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlaßt durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmäßigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. österr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien . .	769	18659	1271	20699	49	56	8	113	0·5	194	4	145	.	2	.	.	2	.	14
„ Linz . .	726	5142	775	6643	9	9	1	19	0·3	14	.	5	.	.	.	.	2	.	.
„ Innsbruck	655	2697	279	3631	68	51	1	120	3·3	139	10	79	.	.	.	2	4	.	9
„ Villach .	124	3090	1884	5098	3	50	30	83	1·6	60	.	40	.	1	.	.	.	.	5
„ Triest . .	199	1293	558	2050	34	18	4	56	2·7	48	.	19	.	.	.	.	2	.	4
„ Pilsen . .	726	3178	4882	8786	47	111	53	211	2·4	172	5	28	.	1	.	.	5	.	41
„ Prag . .	316	4149	4863	9328	26	95	36	157	1·7	106	.	45	.	2	.	.	4	.	8
„ Olmütz .	124	2192	4354	6670	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau .	93	2108	769	2970	1	34	1	36	1·2	35	.	7	.	.	.	1	.	.	7
„ Lemberg	62	3427	548	4037	2	6	.	8	0·2	7	.	1	.	.	.	.	4	1	8
„ Stanislau	124	1085	1474	2683	1	20	.	21	0·8	15	.	6	.	.	.	.	.	.	2
K. k. Betriebsleitung Czernowitz . .	124	223	1894	2241	9	11	31	51	2·3	22	.	37	.	3	.	.	.	.	11
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	996	621	1679	17	6	.	23	1·4	24	.	16	.	.	.	.	1	.	7
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	372	1340	1529	3241	1	5	.	6	0·2	10	1	9	.	.	1	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	527	1038	2024	3589	41	13	5	59	1·6	54	1	12	2	.	.	.	.	.	8
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1585	93	1678	.	9	.	9	0·5	4	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	521	31	552	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	981	5363	7179	13523	56	40	2	98	0·7	60	.	33	.	.	.	.	5	.	25
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	125	633	73	831	2	2	.	4	0·5	3	.	1	.	.	.	.	1	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Österr. Nordwestbahn	532	8045	898	9475	14	47	3	64	0·7	70	2	31	.	.	.	.	1	.	10
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	837	6449	4092	11378	47	41	3	91	0·8	78	.	30	.	3	.	.	1	.	7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	332	44	376	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1212	9755	2261	13228	108	73	1	182	1·4	131	.	64	.	1	.	.	3	.	24
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	62	2048	279	2389	.	8	.	8	0·3	7	.	3	.	.	.	.	.	.	5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	42	558	.	600	.	5	.	5	0·8	2	.	4	.	.	.	.	.	.	.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 5·3 km lange Verbindungsbahn Recklinghausen Süd-Recklinghausen Ost, sowie die 1·72 km lange Verbindungsbahn Dortmund Rangierbahnhof-Block-Deusen (Strecke Mengede—Obereving—Scharnhorst) der kgl. Eisenbahn-Direktion Essen, die am 1. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten. Ferner ist die ältere südliche Verbindungsstrecke — 1·6 km — zwischen den Stationen Meiderich und Oberhausen West der kgl. Eisenbahn-Direktion Essen, die als außer Betrieb zu setzen den Vereinsbahnstrecken abgerechnet worden ist, den Vereinsbahnstrecken wieder zugerechnet worden, da von den beiden Geleisen dieser Verbindungsbahn das eine tatsächlich beibehalten worden ist.

Als Vereinsbahnstrecken anzusehen sind ferner — vom Tage der Betriebseröffnung ab — die 21·39 km lange Strecke Eisenberg—Porstendorf und die 13·08 km lange Strecke Heringen (Werra)—Vacha der kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt, die am 2. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, ferner die 16·19 km lange Strecke Stockheim (Oberhessen)—Heldenbergen-Windecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. und die 21·65 km lange Strecke Ochtrup-Rheine der kgl. Eisenbahn-Direktion Münster, die am 1., bezw. 15. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, bezw. übergeben werden soll, endlich die 18·78 km lange Strecke Ebersberg—Wasserburg a. Inn Bhf. der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, die am 1. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden. Ferner ist die am 11. September dem öffentlichen Verkehre übergebene 47·669 km lange Strecke Eszék—Djakovo—Striživojna-Vrpolje der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 60·785 km lange Nebenbahn Posen-(Glowno-)Janowitz i. P. (Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg), die am 1. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zuzurechnen.

Die 9·419 km lange Strecke Hannsdorf — Mähr.-Altstadt der k. k. österr. Staatsbahnen, welche voraussichtlich anfangs Oktober dem öffentlichen Verkehre übergeben wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zuzurechnen.

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke. (Generalversammlung.) Am 11. September fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates General-Direktors Eduard Palmer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Theobald Pollak die diesjährige (8.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Österreichischen Siemens-Schuckert-Werke statt. An derselben nahmen 15 Aktionäre teil, welche 35.990 Aktien mit 3579 Stimmen vertraten. Der Reingewinn des Jahres 1904 betrug K 473.970·54. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist beschlossen worden, aus dem Gewinne 5 Prozent, d. s. K 23 698·54 dem Reservefonds zuzuführen, eine 2¼prozentige Aktiendividende, d. s. K 405.000 zur Verteilung zu bringen und K 45.272 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Paul Kupelwieser, Karl Mühlinghaus, Oskar Petri und Alexander Wacker wurden wiedergewählt. Nach vorgenommener Wahl des Revisionsausschusses wurde die Remuneration der Mitglieder des Exekutivkomitees mit K 18.000 festgesetzt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden General-Direktor Eduard Palmer zum Präsidenten, sowie Geheimer Regierungsrat Dr. Wilhelm v. Siemens und Kommerzienrat Alexander Wacker zu Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 43.109.]

Allgemeine österreichische Kleinbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 8. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Direktors Heinrich Schwieger die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Allgemeinen österreichischen Kleinbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 10 Aktionäre teil, welche 1000 Aktien mit 96 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 110.839·79 (gegen K 110.872·16 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 9075·84 (K 9216·99), die Betriebsausgaben K 103.798·51 (K 106.256·80) und das Jahreserträgnis K 16.117·12 (K 13.832·35). Abzüglich eines Betrages von K 640 für die Bildung eines Erneuerungsfonds und zuzüglich des Vortrages vom Vorjahre per K 22.608·55 (K 12.750·07) standen zur Verfügung der Generalversammlung K 38.085·67 (K 26.582·42). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner wurde beschlossen, aus dem Gewinne K 3911·29 (K 3453·87) dem Tilgungsfonds, K 580 (K 520) dem allgemeinen Reservefonds und K 20.000 (0) dem neu gebildeten Spezial-Reservefonds zuzuführen, sowie den Rest per K 13.594·38 (K 22.608·55) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Edmund Gröschl und Raimund Sopauschek. Mit der Wahl der Rechnungsprüfer schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Direktor Heinrich Schwieger zum Vorsitzenden und Oberingenieur Paul Liez zu dessen Stellvertreter wiedergewählt. [E.-M.-Z. 27.711.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXXXVII. Stückes.) Das am 27. September 1905 herausgegebene CXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2050: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 22. September 1905, Z. 18.309, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2051: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 22. September 1905, Z. 288.519, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2052: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 23. September 1905, Z. 14.286, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2053: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 23. September 1905, Z. 21.385/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXXVIII. Stückes.) Das am 28. September 1905 herausgegebene CXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2054: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. September 1905, Z. 43.625, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Kroatien-Slawonien.

Nr. 2055: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 23. September 1905, Z. 47.005, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXXIX. Stückes.) Das am 29. September 1905 herausgegebene CXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2056: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 19. September 1905, Z. 149.972/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Srebrenica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 2057: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 23. September 1905, Z. 17.174, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Literatur.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. Gültig vom 1./14. November a./n. St. 1903, Heft 2. (Teil II. Güterklassifikation und alphabetische Warenverzeichnisse.) In deutscher Bearbeitung. Herausgegeben von der „Osteuropäischen Tarifrundschau" im September 1905. Im Selbstverlage. Wien 1905.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 29. September 1905 dem Sektionsrate im Handelsministerium Dr. Friedrich Krenn den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse mit Nachsicht der Taxe und dem Ministerial-Vizesekretär in diesem Ministerium Viktor Grafen Chorinsky den Titel und Charakter eines Ministerialsekretärs allergnädigst zu verleihen geruht. Auersperg m. p.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstraße.

Monat September 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten September 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten September 1905
		vom ersten bis letzten September		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	84.519	32.425	46.104	70.840
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren	4.298	1.455	1.627	4.126
Fette	8.442	2.645	3.460	7.627
Kaffee	4.464	2.538	1.737	5.265
Zucker	32.349	12.791	22.347	22 793
Eier	8.441	1.260	1.763	7.938
Champagner	2.555	451	548	2.458
Diverse	23.970	11.285	14.622	20.633
Assekuranzwert . . K	7,856.786	3,203.804	3,925.593	7,134.997

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 315.000 kg, Assekuranzwert von K 285.200.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septemb. 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Septemb. 1905
		vom ersten bis letzten September		
Lagerscheine:				
Stück	6	—	1	5
Versicherungswert . K	25.630	—	8.000	17.630
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom I. April 1905.

Änderungen.

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1905, treten am 1. Oktober 1905 folgende Änderungen in Kraft:

1. Die Positionen 151 und 154 des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter erhalten folgenden Wortlaut:

„151. Tonpfeifen, wie unter Ziffer 4 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III genannt";

„154. Töpfergeschirr und Steinzeug, wie unter Ziffer 5 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III genannt";

2. „Krabbenschalen, auch zerkleinert," werden in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter unter Position 7 (Futtermittel) aufgenommen.

3. Die Positionen 23 und 24 des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter werden geändert in:

„23. Tonpfeifen, wie unter Ziffer 4 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III genannt."

„24. Töpfergeschirr und Steinzeug, wie unter Ziffer 5 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III genannt."

4. Die Ziffern 2 und 3 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifes III erhalten folgende Fassung:

„2. Eisen und Stahl, alt.

Als altes Eisen und alter Stahl gelten nur abgängige, d. s. zu ihrem ursprünglichen Zwecke nicht mehr brauchbare Stücke.

Gebrauchte, nicht abgängige Gegenstände von Eisen oder Stahl sind nicht als altes Eisen oder alter Stahl, sondern nach ihrer äußeren Form, z. B. als Röhren, Räder oder dergleichen zu bezeichnen.

Befindet sich unter einer Sendung von altem Eisen oder altem Stahl ein geringer Gewichtsteil nicht abgängiger Stücke, so wird gleichwohl die ganze Sendung als altes Eisen oder alter Stahl tarifiert."

„3. Eisen- und Stahlabfälle, Eisen- und Stahlbruch.

Hierzu gehören beispielsweise: Abfall von Eisen- und Stahldraht, Dreh-, Bohr-, Feil- und Hobelspäne, Enden von Laschen, Schienen und Schwellen, Abfallstücke von Platten und Blechen, sowie gebrochene Ausschußware."

5. Die Position „Korkabfälle" des Spezialtarifes III wird erweitert und lautet:

„Korkabfälle, Korkmehl und Korkschrot".

6. „Krabbenschalen, auch zerkleinert," werden in den Spezialtarif III aufgenommen.

7. Die Position „Tonwaren" des Spezialtarifes II erhält folgende Fassung:

„Tonwaren aller Art (Fayence, Porzellan, Steingut, Steinzeug, Schamotte, Terrakotta), soweit nicht im Spezialtarif III genannt, auch in Verbindung mit unedlen Metallen, unverpackt oder in Papierumhüllung" u. s. w. wie bisher.

8. Die Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III erhält folgende Fassung:

„Tonwaren (ausgenommen Porzellanwaren) folgende:

1. Platten (Fliesen) nebst zugehörigen Leisten, Rinnen und Eckstücken, sowie Steine, unverpackt u. s. w. (wie bisher);
2. und 3. (wie bisher);
4. Tonpfeifen;
5. Töpfergeschirr und Steinzeug, gemeines (Gefäße und Geräte zum Haus- und Gewerbegebrauche)".

9. Die Positionen „Tonpfeifen" und „Töpfergeschirr und Steinzeug" des Spezialtarifes III werden aufgehoben.

Wien, am 2. Oktober 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905. [1459]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3.

Einführung direkter Frachtsätze für totes Geflügel als Eilgut.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im obgenannten Tarifhefte für „totes Geflügel bei Aufgabe in jeder Menge als Eilgut" die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

Von Pößnitz S.B. nach	Pfennig für 100 kg
Berlin Anhalt-Dresdener, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof	1396
Berlin Centralmarkthalle	1422
Ratibor	779

Wien, am 30. September 1905. S.B. Z. 11.468-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905. [1460]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Heft 7, 8 und 9 (Ausnahmetarif Nr. 55), vom 1. April 1904, Teil IV, Heft 1, vom 1. Mai 1903, Teil IV, Heft 2, vom 1. April 1904.

Tarifierung von Resonanzholz.

Die Artikelbezeichnung „Resonanzholz (Resonanzböden, Resonanzbretter)" im Warenverzeichnisse der vorgenannten Holz-Ausnahmetarife erhält mit Wirkung vom 1. Dezember 1905 die folgende Fassung:

„Resonanzholz, Resonanzböden, Resonanzbretter, sämtlich unbearbeitet oder nur roh vorgerichtet, nicht zusammengeleimt oder sonstwie zusammengefügt."

Wien, am 27. September 1905. T.-A.-B.-Z. 18.335/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905. [1461]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlußtermine für die Güteraufnahme pro 1905.

Wie alljährlich, gelangt auch heuer ein Verzeichnis der Schlußtermine für die Güteraufnahme pro 1905 zur Ausgabe, welches von der Direktion in Wien auf Verlangen kostenfrei zugesendet wird.

Wien, am 3. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905. [1462]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Teil III, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 gelangt ein neuer Tarif, Teil III, Heft 3 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) zur Einführung.

Er enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der mitverwalteten Lokalbahnen, der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) und der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ausschließlich der Strecken Wien—Bruck a. d. L. und Stadlau—Marchegg) einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Lokalbahn der k. k. österr. Staatsbahnen Asch-Roßbach anderseits.

Hierdurch wird der Tarif, Teil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896 nebst Nachträgen aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. Dezember 1905 in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von K 1·80 für das Stück erhältlich.

Wien, am 3. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.584/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905. [1463]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Mehl und Mahlprodukte.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, tritt für Mehl und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, ferner für Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Brüsau-Brünnlitz St.E.G. nach Hlinsko Ö.N.W.B. der Frachtsatz von 126 Heller für 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Wien, am 2. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905. [1464]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für das Lagerhaus in Bosnisch-Novi.

Mit Gültigkeit vom Eröffnungstage des Lagerhauses wird für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Nüssen, Ölsaaten, Obst, getrocknet, Pflaumenmus und Reis, geschält, in vollen Wagenladungen und von Kaffee, Garnen, Knoppern, Petroleum, Wein und Zucker in Mengen von mindestens 5000 kg, welche im Lagerhause der Ersten Banjalukaer Sparkassa in Bosnisch-Novi per Eisenbahn anlangen und aus diesem innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung per Eisenbahn weiterbefördert werden, im Südwestösterreichisch-Ungarischen und im Österreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbande unter Aufrechthaltung der im Tarife, Teil I, Abteilung B, Anhang I, enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Außer den direkten Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 4 Heller pro 100 kg eingehoben.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift in den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 30. September 1905. S.B. Z. 11.196-C I/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905. [1465]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1905.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewichte von mindestens 3 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des obenbezeichneten Tarifes folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Klein-Schwechat Centimes für 100 kg
Bregenz transit	263
Buchs (Rheintal) transit	263
Lindau transit	263
St. Margrethen transit	266
Biel (Bienne)	387
Chur	303
Flums	289
Gampel	540
Genève (Genf)	493
Luterbach	371
Neuhausen S.B.B.	298
Vernayaz	495

Diese Frachtsätze gelten nur für Sendungen, die zum Eingange in die Schweiz verzollt werden.

Wien, am 3. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.912/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905. [1466]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Frachtgüter der Klasse I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von oder nach Friedland i. B. (S.N.D.V.B.) nach oder von	Heller für 100 kg
Frankstadt a. R. K.F.N.B.	551
Freistadt i. S. K.F.N.B.	504
Hof in Mähren k.k.St.B.	499
Mähr. Ostrau-Oderfurt K.F.N.B.	479
Neutitschein K.F.N.B.	533
Proßnitz K.F.N.B. und M.W.	423
Ung.-Hradisch K.F.N.B.	504
Ung.-Hradisch Stadt St.E.G.	504
Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) St.E.G.	504
Wagstadt K.F.N.B.	524
Wischau K.F.N.B.	469

Wien, am 2. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905. [1467]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

3. Oktober. Wegen Rekonstruktion einiger Unterbauobjekte wurde der Gesamtverkehr in den Strecken Kolomea—Słoboda rungurska Grube und Kolomea-Nadwornaer Vorstadt—Szeparowce Kniaźdwór der Kolomeaer Lokalbahnen auf fünf Tage eingestellt.

Ausland.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Laut Mitteilung der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen und der General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen ist das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung vom 16. September 1905 an wie folgt festgesetzt worden:

Für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen, für Petershausen und für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen in allen Güterverkehren, sowie für die übrigen badischen Stationen im Badisch-Schweizerischen Güterverkehr:

1 Franken = 81 Pfennig,
1 Mark = 1·2345 Franken.

Für allen übrigen Güterverkehr der letzgenannten Stationen:

1 Franken = 81·2 Pfennig,
1 Mark = 1·2315 Franken.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 2. Mai 1902. (Annahme der Ausdehnung des Tarifes.) Die Ausdehnung des Tarifes auf die Dungmittel Kalkstickstoff und Stickstoffkalk sowie Rohstoff Kalziumkarbid (in Stücken) haben mit Gültigkeit vom 15. September 1905 angenommen: die Lübeck-Büchener Eisenbahn, die Mecklenburgische Friedrich Franz - Eisenbahn, die Pfälzischen Eisenbahnen und die Sächsischen Staatseisenbahnen. (Siehe die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 114 vom 3. Oktober 1905 auf Seite 2434 enthaltene Notiz obigen betreffs.)

Hanseatisch-Ostdeutscher Verkehr. (Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14 (für Zucker zur Ausfuhr) wie folgt ergänzt: „3. Für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande wird der Ausnahmetarif sogleich bei der Kartierung angewendet.“

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie auf den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die allgemeine Kaninchenausstellung in Bant bei Wilhelmshaven
   17. bis 19. September 1905;
2. die Brauereimaschinen-, Gersten-, Hopfen- und Brauereipferde-Ausstellung in Berlin
   7. bis 15. Oktober 1905;
3. die Junggeflügelschau in Bremen
   23. bis 25. September 1905;
4. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Cassel
   16. bis 17. September 1905;
5. die internationale Ausstellung für Kochkunst, Hotel- und Wirtschaftswesen in Frankfurt a. M.
   30. September bis 11. Oktober 1905;
6. die I. allgemeine Ausstellung von Hunden aller Rassen in Gera-Reuß
   3. und 4. September 1905;
7. die Junggeflügelausstellung in Hannover
   14. bis 16. Oktober 1905;
8. die internationale Ausstellung von Motorfahrzeugen, Motoren, Werkzeugmaschinen, Motorzweirädern, Fahrrädern, deren Zubehörteilen und Hilfsmaschinen, sowie anderen Erzeugnissen der feinmechanischen Industrie in Leipzig
   6. bis 15. Oktober 1905;
9. die Ausstellung landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte anläßlich des Zentral-Landwirtschaftsfestes in München
   29. September bis 8. Oktober 1905
   (die gleiche Vergünstigung wird auf den württembergischen, sächsischen, badischen und pfälzischen Eisenbahnen zugestanden);
10. die allgemeine Ausstellung für Entomologie in Schwabach
   24. September bis 1. Oktober 1905
   (die gleiche Vergünstigung wird auf den Preußisch-hessischen, Württembergischen und Mecklenburgischen Staatseisenbahnen gewährt).

Württembergisch - Bayerischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Februar 1899. (Einbeziehung der Station Wannweil.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wurde die dem unbeschränkten Güterverkehr dienende württembergische Station Wannweil in den vorbezeichneten Tarif einbezogen.

Die Bildung der Tarifentfernungen erfolgt durch Anstoß von 3 km an die Entfernungen der Station Betzingen oder Kirchentellinsfurt. Die hierdurch sich ergebende kürzeste Gesamtentfernung wird der Frachtberechnung zugrunde gelegt.

Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen etc. vom 1. August 1899. (Einbeziehung neuer Stationen.) In den obgenannten Ausnahmetarif wurden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 ab die Stationen Buschhof, Dranse, Rohlsdorf-Gottschow und Rosenhagen der Prignitzer Eisenbahn, sowie Priebus der Hansdorf-Priebuser Eisenbahn als Empfangsstationen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Neue Bezeichnung des Bahnhofes Wierschoslawitz.) Der an der Strecke Hohensalza—Thorn (Direktionsbezirk Bromberg) gelegene Bahnhof Wierschoslawitz erhielt vom 1. Oktober 1905 ab die Bezeichnung „Großendorf“.

Spanien. (Ermäßigung der Eisenbahntarife.) Von der groß angelegten Veranstaltung kommissarischer Erhebungen, welche der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Landwirtschaft, Graf Romanones, im Vereine mit den Eisenbahnen und wirtschaftlichen Körperschaften des Landes ins Werk setzt (vgl. die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 112 vom 28. September 1905 auf Seite 2400 enthaltene Notiz obigen betreffs), scheint man in Spanien allgemein nicht viel zu erwarten. Der zu der Konferenz entsandte Verwaltungsrat der Eisenbahn - Gesellschaft Madrid-Saragossa - Alicante, Herr Gustav Bauer, der von allen Eisenbahnen beauftragt war, auf die Rede des Ministers zu antworten, erklärte, daß die Eisenbahn - Gesellschaften an der Konferenz ohne jede Verbindlichkeit teilnehmen; daß sie kommen, um die Bestrebungen und Wünsche der anderen Industrien kennen zu lernen und zu prüfen, um ihnen so viel als möglich Rechnung zu tragen und um die Mitarbeiter des Ministers zu sein zwecks

Berichtigung begangener Irrtümer. Was die Rabatte und Tarife anlange, so sei bewiesen, daß sich das zum Nutzen der Zwischenstellen gestalten würde, und daß die Eisenbahnen unnütz eine bedeutende Summe verlieren würden ohne irgend einen Vorteil für das Publikum. Es wurden nicht weniger als 21 Kommissionen und Unterkommissionen eingesetzt, denen ebensoviel Fragen vorgelegt wurden, und die bis zum 1. Oktober 1905 Bericht erstattet haben. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für Steinkohlen u. s. w. von belgischen Stationen. (Einbeziehung der Station Bad Münster a. St.) Die Station Bad Münster a. St. des Direktionsbezirkes Mainz wurde mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen und in der Schnittariftabelle 2 unter Schnittpunkt C und K mit der Entfernung von 252 km und dem Frachtsatze von Frcs. 7·59 für 1000 kg nachgetragen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Neue Bestimmungen, betreffend Vergünstigungen für Sendungen, die für Zwecke der Preußischen Staatseisenbahnen Verwendung finden oder gefunden haben.) Die Bekanntmachungen, betreffend Vergünstigungen für Sendungen, die für Zwecke der Preußischen Staatseisenbahnen Verwendung finden oder gefunden haben, werden durch folgende ersetzt: Nach den Bestimmungen der Preußischen Staatseisenbahnen müssen Sendungen von sächsischen Stationen, die für Zwecke der Preußischen Staatseisenbahnen Verwendung finden sollen, auf der dem Versandorte nächsten preußischen Station abgeliefert werden. Preußische Stationen in diesem Sinne sind auch die Stationen, in denen preußische und sächsische Linien aneinander anschließen. Die Sächsische Staatsbahnverwaltung wird: a) bis auf weiteres für solche Sendungen — ohne Rücksicht auf den Artikel — den Unterschied zwischen der von ihr bezogenen Fracht und demjenigen Betrage erstatten, der ihr im direkten Verkehre zwischen der Versandstation und der wirklichen Bestimmungsstation über die im Frachtbriefe genannte Bestimmungsstation zufließt. Ergibt sich kein solcher Unterschied oder wird die im Frachtbriefe genannte Bestimmungsstation im direkten Verkehre zwischen der Versandstation und der wirklichen Bestimmungsstation nicht berührt, so kann keine Erstattung erfolgen. Es kann verlangt werden, daß die wirkliche Bestimmungsstation durch ein Zeugnis der zuständigen preußischen Dienststelle nachgewiesen wird; b) für gebrannte Mauer- und Dachsteine, wie im Spezialtarife III genannt, die bis 31. Dezember 1907 in Wagenladungen von Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen nach Leipzig Bayer. Bhf., Leipzig Dresdn. Bhf. und Plagwitz-Lindenau Sächs. St.B. oder nach Leipzig Berl. Bhf., Leipzig Magdeb. Bhf., Leipzig Thür. Bhf., Leutzsch, Plagwitz-Lindenau Preuß. St.B., Schönefeld und Wahren aufgegeben und für Zwecke der Preußischen Staatseisenbahnen Verwendung finden, im Rückvergütungswege eine Ermäßigung gewähren, die beträgt 1. 30 Prozent der Fracht bei Sendungen nach Leipzig Bayer. Bhf., Leipzig Dresdn. Bhf. und Plagwitz-Lindenau Sächs. St.B., 2. 30 Prozent des Frachtanteiles der Sächsischen Staatseisenbahnen bei Sendungen nach Leipzig Berl. Bhf, Leipzig Magdeb. Bhf., Leipzig Thür. Bhf., Leutzsch, Plagwitz-Lindenau Preuß. St.B., Schönefeld und Wahren. Nähere Auskunft über den Betrag der Ermäßigungen zu a) und b) wird durch Vermittlung der Versandstationen vom Verkehrsbureau der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden-A., Wienerstraße 4 II, erteilt. Zur Erlangung der Frachtermäßigungen unter a) und b) ist binnen drei Monaten nach Ablauf des Monates, in dem die Sendungen aufgegeben wurden, der Duplikat-Frachtbrief einzureichen. Die Verwendung der Sendungen zu dem angegebenen Zwecke ist zu bescheinigen. Die Erstattung erfolgt an den Versender, gleichviel ob die Sendung in Frankatur oder in Frachtüberweisung abgefertigt worden ist. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Klarschlag und rohen Bruchsteinen, die für Zwecke der Preußischen Staatseisenbahnen Verwendung finden, Neuausgabe vom 1. November 1905, wird hierdurch nicht berührt.

Rußland. (Elektrotechnische Ausstellung in Kiew.) Am 25. März a. St. 1906 wird in Kiew zugleich mit dem IV. russischen Elektrotechnischen Kongresse eine internationale elektrotechnische Ausstellung stattfinden. Die Dauer der Ausstellung wird ungefähr drei Monate betragen. Sie soll die Anwendung der Elektrizität in der Industrie, in landwirtschaftlichen Betrieben, sowie im Dienste der ärztlichen Wissenschaft besonders berücksichtigen. Das Finanzministerium hat ausländischen Ausstellern Zollfreiheit auf ihre Ausstellungsobjekte gewährt unter der Bedingung, daß diese Gegenstände spätestens drei Monate nach Schluß der Ausstellung zurückgesandt werden; die zurückgesandten Gegenstände sind von der Eisenbahnfracht bis zur Grenze befreit. Der Magistrat der Stadt Kiew, unter dessen Protektorat die Ausstellung stehen wird, hat es zuwege gebracht, daß während der Ausstellung auch ein beratender Kongreß von Vertretern des Telegraphendienstes und von Eisenbahnelektrotechnikern, ein Kongreß von Ingenieuren des Verkehrsdienstes der russischen Eisenbahnen, ein Kongreß von Technikern der Zuckerindustrie, sowie noch andere ähnliche Kongresse stattfinden sollen. Nähere Auskünfte erteilt bereitwilligst, wie wir dem „H. M." entnehmen, das Ausstellungskomitee beim Stadtmagistrate in Kiew.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Rußland. (Deutsche Ausfuhr von Rohzink nach Rußland.) Wie das „L. T." berichtet, hatte das russische Zolldepartement vor einiger Zeit die Bestimmung getroffen, daß Zink bei der Einfuhr in Rußland für die Verzollung immer ausgeladen werden solle. Dadurch erhöhten sich die Artellspesen, die bei Verzollung auf dem Wagen $^1/_4$ Kopeke pro Pud betrugen, auf $1^3/_4$ Kopeken pro Pud, also um 600 Prozent. Daß dadurch die Ausfuhr von Rohzink aus Deutschland nach Rußland, die jährlich ca. 90.000 Doppelzentner beträgt, merklich erschwert werden müßte, liegt auf der Hand. Wie der Deutsch-Russische Verein in Berlin mitteilt, ist diese Bestimmung jetzt wieder aufgehoben worden. Es bleibt also bei dem früheren Verfahren.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Kundmachung.

In einigen Wochen wird die **öffentliche Ausschreibung der Bauarbeiten für den Tauerntunnel** (8526 m lang) und der Unterbauarbeiten etc. für die **anschließenden Baulose der offenen Strecke der Tauernbahn** (nördlich Baulos 6 Badgastein—Böckstein km 30·4—34·6, südlich Baulos 9 und 10 Mallnitz—Obervellach km 43·1—52·5) erfolgen.

Die beiden offenen Strecken werden nur mit der jeweils anschließenden Tunnelseite gebunden zur Vergebung kommen.

Mit Rücksicht auf die klimatischen Verhältnisse des von der Tauernbahn durchzogenen Geländes wird solchen Bauunternehmungen, welche Angebote auf die bezeichneten Bauarbeiten zu stellen beabsichtigen, über schriftliches oder mündliches Ansuchen bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion, Wien, VI. Gumpendorferstraße 10/12, schon jetzt durch die k. k. Eisenbahn-Bauleitung Schwarzach im Pongau der Übersichtslageplan und -Längenschnitt der Baulose 6 und 7 (Badgastein—Tauerntunnel Nordseite) und durch die k. k. Eisenbahn-Bauleitung Spittal a./Drau jener für die Baulose 8, 9 und 10 (Tauerntunnel Südseite—Obervellach) ausgefolgt.

Außerdem wird solchen Bauunternehmungen schon derzeit die Einsichtnahme in die übrigen bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion und den vorgenannten k. k. Eisenbahn-Bauleitungen vorhandenen, zum öffentlichen Gebrauche bestimmten Behelfe — insoweit dieselben fertiggestellt sind und soweit dies der ungestörte Dienstbetrieb der bezeichneten Amtsstellen gestattet — ermöglicht werden.

Hierzu wird jedoch ausdrücklich bemerkt, daß die Staatseisenbahnverwaltung durch diesen Vorgang weder bezüglich der Ausschreibung der eingangs bezeichneten Arbeiten noch bezüglich irgend einer künftigen Bauausschreibung eine wie immer geartete Verbindlichkeit übernimmt, und daß sich dieselbe insbesondere das Recht zu allen erforderlichen Änderungen und Richtigstellungen sämtlicher Angebotsbehelfe bis zur endgültigen Ausschreibung vorbehält, so daß aus solchen Änderungen und Richtigstellungen jenen Bauunternehmungen, welche von der hiermit gewährten Vergünstigung Gebrauch zu machen wünschen, keinerlei wie immer gearteter Rechtsanspruch gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung erwachsen kann.

Wien, im Oktober 1905.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1654	V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn	Ton, auch Schieferton (Tonschiefer), roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präpariert, lose oder in Säcken	Preschen (A.T.E.) über Komotau—Reitzenhain	Marienberg (S.St.B.)	Erfüllung der im Sächsisch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbands-Gütertarife, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897 nebst Nachträgen für Güter des Spezialtarifes III gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897 nebst Nachträgen	49 Pfennig D. R.-Währg.	45 Pfennig D. R.-Währg.	4 Pfennig D. R.-Währg.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, welche bis spätestens Ende Februar 1907 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen sind	
1655	V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn	Kalkstein, unbearbeitet, unverpackt	Prag (Smichow) B.E.B.	Kladno	1. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 2. Die Sendungen müssen in der Station Kladno auf die Kladno-Nučitzer Erzbahn übergeben	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	21 Heller	20 Heller*)	Differenz	Im Kartierungswege		*) In diesem zugestandenen Frachtsatze ist die für die mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn ab der Station Kladno weiter zu befördernden Transporte vertragsmäßig festgesetzte Einfahrtsgebühr in Kladno bereits mit inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1656		k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 23.280/03	Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Olmütz (loko und transit) und Brünn (loko und transit) oder umgekehrt		Nachweis, daß die betreffenden Sendungen von Olmütz (loko oder transit) oder von Brünn (loko oder transit) in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach Olmütz (loko oder transit) oder nach Brünn (loko oder transit) weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden Relationen zur Beförderung gelangenden Kolli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Kollo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden großen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muß, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Kolli darf ein halbes Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen; auch dürfen in denselben feuergefährliche und explodierbare Gegenstände nicht enthalten sein. Kleinere Kolli unter 1000 Kubikzentimeter pro Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein und hat letzterer verschlossen (plombiert) und entsprechend bezettelt als ein Kollo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung der Kolli in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege	Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893, für diesen Schaden nicht und leisten demgemäß für den letzteren auch keinen Ersatz	
					Biała czortkowska				1901	572	1329			
					Bochnia				132	76	56			
					Brody				1396	404	992			
					Buczacz				1802	536	1266			
					Chodorów				1303	371	932			
					Czernowitz				1927	576	1351			
					Czortków				1901	578	1323			
					Drohobycz				1147	360	787			
					Gorlice				584	244	340			
					Hadikfalva				2114	636	1478			
					Halicz				1459	423	1036			
					Hatna				2176	658	1518			
					Hliboka				2051	610	1441			
					Itzkany				2207	666	1541			
					Jaroslau				675	244	431			
					Jasło				612	244	368			
					Kałusz				1459	450	1009			
					Kolomea				1708	506	1202			
					Kopyczyńce				1810	599	1211			
					Lemberg				1115	360	755			
					Łużan				1895	562	1333			
					Nepolokoutz				1864	553	1311			
					Neu-Sandec				580	244	336			
					Podwołoczyska				1708	502	1206			
					Potutory				1521	441	1080			
					Przemyśl				801	300	501			
					Rzeszów				517	198	319			
					Sambor				991	316	675			
					Sanok				833	300	533			
					Śniatyn-Załucze				1833	542	1291			
					Stanislau				1552	450	1102			
					Stryj				1209	360	849			
					Tarnopol				1552	450	1102			
					Tarnów				261	134	127			
					Wygnanka				1868	587	1281			
					Złoczów				1334	388	946			

V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1657	V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z 23.280/03	Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Standing, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf und Ziegenhals	Biała czortkowska	Nachweis, daß die betreffenden Sendungen von den Stationen Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Standing, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf oder Ziegenhals in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach diesen Stationen weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden begünstigten Relationen zur Beförderung gelangenden Kolli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Kollo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden großen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muß, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Kolli darf ein halbes Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen; auch dürfen dieselben keine feuergefährlichen und explodierbaren Gegenstände enthalten. Kleinere Kolli unter 1000 Kubikzentimeter pro Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein und hat letzterer verschlossen (plombiert) und entsprechend bezettelt als ein Kollo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung der Kolli in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	1901	615	1286	im Kartierungswege	Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893, für diesen Schaden nicht und leisten demgemäß für den letzteren auch keinen Ersatz	
					Brody				1396	548	848			
					Buczacz				1802	592	1210			
					Chodorów				1303	535	768			
					Czerepkoutz				2051	650	1401			
					Czernowitz				1927	618	1309			
					Czortków				1901	616	1285			
					Drohobycz				1147	510	637			
					Gorlice				584	380	204			
					Hadikfalva				2114	666	1448			
					Halicz				1459	555	904			
					Hatna				2176	688	1488			
					Hliboka				2051	644	1407			
					Itzkany				2207	692	1515			
					Jaroslau				675	406	269			
					Jasło				612	380	232			
					Kałusz				1459	566	893			
					Kolomea				1708	582	1126			
					Kopyczyńcze				1810	635	1175			
					Lemberg				1115	506	609			
					Łużan				1895	609	1286			
					Nepolokoutz				1864	603	1261			
					Neu-Sandec				580	360	220			
					Podwołoczyska				1708	582	1126			
					Potutory				1521	563	958			
					Przemyśl				801	442	359			
					Rzeszów				517	344	173			
					Sambor				991	488	503			
					Sanok				833	462	371			
					Śniatyn-Załucze				1833	596	1237			
					Stanislau				1552	566	986			
					Stryj				1209	524	685			
					Tarnopol				1552	564	988			
					Wygnanka				1868	625	1243			
					Złoczów				1334	540	794			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
1658	V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-H.-Z. 16.169/05	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, Koks und Briketts	Wien St.E.G. transit	Wien S.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohlen und Briketts, für mindestens 10.000 kg für Koks. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Südbahn oder Eisenbahn Wien-Aspang adressiert und zu Regiezwecken derselben, bezw. der von letzterer betriebenen Schneebergbahn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Wiener Überfuhrstarif, gültig vom 1. Juli 1903	10 Heller	6 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		Unter den gleichen Bedingungen werden nebenstehende Frachtsätze auch für Kokssendungen, welche in Wien K.F.N.B. von der Gasanstalt in Zwischenbrücken zur Aufgabe gelangen, Anwendung finden
				Wien St.E.G. transit	Wien E.W.A. loko				14 Heller	10 Heller	4 Heller			
				Wien K.F.N.B. transit	Wien E.W.A. transit				10 Heller	6 Heller	4 Heller			
				Wien K.F.N.B. transit	Wien S.B.				10 Heller	6 Heller	4 Heller			
1659	V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.-B.-Z. 11.540-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Zinkerze aus der Pos. E—19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Toblach	Sagor	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Littai, bezw. Sagor selbst bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	120 Heller	86 Heller	34 Heller	im Kartierungswege		
			Zinkerze	Dellach	Sagor				108 Heller	76 Heller	32 Heller			
			Bleierze	Sterzing	Littai				140 Heller	131 Heller	9 Heller			
			Bleierze	Innsbruck	Littai				152 Heller	144 Heller	8 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1660	V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.358 C I/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniertes, Mineralöle, schwere, zu Heizzwecken (zu Beleuchtungs- und Schmierzwecken nicht verwendbar, im spezifischen Gewichte von über 0·900), dann Benzinrückstände, schwere, Blauöl und Grünöl	Ustrzyki (k.k.St.B.) Krosno (k.k.St.B.)	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach der Levante oder nach über Suezkanal oder nach über Gibraltar hinaus gelegenen Hafenplätzen, oder nach französischen oder spanischen Mittelmeerhäfen, oder nach Tunis, Algier oder Marokko zur Ausfuhr (Verschiffung) gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 9. Oktober 1905 bis Ende Dezember 1905	Tarif, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Anhang hierzu	Bezügliche Sonderfrachtsätze bestehen nicht	286 Heller 275 Heller		Im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege nach Maßgabe der singemäß anzuwendenden „Speziellen Bestimmungen" auf den Seiten 59—61 und 63—65 des Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der in Rubrik 12 bezogenen „Speziellen Bestimmungen" beizubringenden Dokumente innerhalb der tarifmäßig festgesetzten Frist	
1661	V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.099 C I/05		Ziegel der Pos. Z—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Cormons	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. **Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	30 Heller	24 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die adm. Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1662 V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.506-C I/05	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Eisenbahn-Personenwagen, unbesetzte, auf eigenen Rädern laufend	Arad (M.A.V.)	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife		Kronen pro Achse 104·49		Kartierung		
				Györ (M.A.V.)						64 38				
			Eisenbahn-Güterwagen, unbeladene, auf eigenen Rädern laufend	Arad (M.A.V.)						81·73				
				Györ (M.A.V.)						55·14				
1663 V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.354-C I/05		Mineralschmieröle	Budapest S.B. und Budapest-Kelenföld trs.	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen nebenbezogener Verbandstarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des durch die reklamierende Firma erfolgten Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonifizierenden Transportmengen mindestens ebenso großen Quantums Rohpetroleum von galizischen Stationen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Teil II, Heft 2 (Anhang)	242 Heller	218 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen. Gleichzeitig sind die Original-Frachtbriefe über den Bezug von Rohpetroleum aus Galizien vorzulegen	
				Wien-Matzleinsdorf	Triest und Fiume			Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverbandstarif, Teil II, Heft 1 und 2	228 Heller	205 Heller	23 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1664 V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.538-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Korksteine	Mödling	Innsbruck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Innsbruck selbst bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber auf die daselbst einmündende Anschlußbahn übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	240 Heller	209 Heller	31 Heller	Im Kartierungswege		
1665 V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.537-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Säuren, flüssige, und zwar Salz- und Schwefelsäure der Pos. 8—3 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Roveredo	Laibach S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Laibach selbst bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber auf eine Anschlußbahn übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	229 Heller	193 Heller	36 Heller	Im Kartierungswege		
1666 V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.268-C I/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Frische Rübenschnitze aus der Pos. Z—17 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Pottendorf-Landegg (W.P.Wr.N.B.) über Grammat-Neusiedl	Wien St.E.G. loko	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	23 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1667 V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.551-C I/05		Seide, roh und gefärbt, Seidenwaren, Baumwollgarne, roh und gefärbt, ferner Webmaterialien, als: Dessinkarten und Dessinkartenmaterial, Eiseln, Webgeschirre und Webgeschirrbestandteile als Eilgut	Roveredo	Wien Südbahnhof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wiener Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft anderseits vom 1. Dezember 1903	1636 Heller	1250 Heller	386 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
1668 V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E–5, lit. c) und d), E–6, E–7, E–8, E–9 und E–10 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Schimitz (St.E.G.)	Komotau (A.T.E. und B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Dezember 1906	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	210 Heller	.	Im Kartierungswege		
1669 V.-B. Nr. 115 v. 5./X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Österr. Nordwestbahn	Schafwollgarne	Neschwitz Ö.N.W.B.	Brünn St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 2, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 409	Heller 326	Heller 83	Im Kartierungswege		
					Schimitz St.E.G.				409	324	85			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 116. **Wien, 7. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate August 1905

und Vergleich der Einnahmen in den ersten acht Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Im Monate August 1905 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 6. August die schmalspurigen Lokalbahnstrecken Kirchberg a. d. P. — Laubenbachmühle mit einer Länge von 17·001 km und Mank—Ruprechtshofen, lang 8·554 km, als Fortsetzung der Linien St. Pölten—Kirchberg a. d. P. und Ober-Grafendorf—Mank im Betriebe des Niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes und

am 24. August die 54·448 km lange Teilstrecke Strzyłki-Topolnica—Sianki der Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor—österr.-ungar. Grenze im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate August 1905 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 19,287.346 Personen und 9,771.923 t Güter befördert und K 62,729.024 vereinnahmt, d. i. pro Kilometer K 2994.

Im gleichen Monate 1904 betrug die Einnahme K 61,582.018 oder pro Kilometer K 2987; es resultiert daher für den Monat August 1905 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·2 Prozent.

In den ersten acht Monaten 1905 wurden auf denselben Bahnen 118,981.271 Personen und 73,164.317 t Güter befördert und K 435,500.178 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Einnahme K 426,891.111. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die achtmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.848 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1904 dagegen 20.576 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1905 auf K 20.889, gegen K 20.747 im Vorjahre, d. i. um K 142 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1905 auf K 31.334, gegen K 31.121 im Vorjahre, d. i. um K 213, mithin um 0·7 Prozent günstiger.

1. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1905. Kronen
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	128.880
2. Leoben-Vordernberger Bahn	96.378
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	93.173
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	84.417
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	64.721
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	59.457
7. Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	48.159
8. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	42.737
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	42.182
10. Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	41.936
11. Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	37.704
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	33.630
13. Böhmische Nordbahn	30.546
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	29.323
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	29.211
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	25.370
17. Eisenbahn Wien-Aspang	21.675

2. Lokalbahnen.	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	137.463
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	62.400
3. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přívoz [Oderfurt]—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	41.414
4. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	41.216
5. Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	37.479
6. Bozen-Meraner Bahn	36.606
7. Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	33.513

		Kronen
8.	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	30.288
9.	Kuttenberger Lokalbahn	29.842
10.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	28.226
11.	Stauding-Stramberger Lokalbahn	27.683
12.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	25.473
13.	Neutitscheiner Lokalbahn	24.053
14.	Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway und elektrische Straßenbahn)	20.354
15.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	20.037
16.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	18.429
17.	Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	18.131
18.	Schneebergbahn (Zahnradstrecke)	17.712
19.	Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.402
20.	Überetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	16.319
21.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	15.425
22	Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	15.162
23.	Friauler Bahn	12.647
24.	Lokalbahn Brünn-Lösch	12.036
25.	Bukowinaer Lokalbahnen	11.592
26.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	11.348
27.	Gmundner elektrische Bahn	11.327
28.	Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	11.070
29.	Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	11.070
30.	Stubaital-Bahn (elektrischer Betrieb)	11.054
31.	Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	10.748
32.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	10.608
33.	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	10.470
34.	Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	10.443
35.	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	10.285
36.	Lokalbahn Dolina-Wygoda	10.233
37.	Unterkrainer Bahnen	9.671
38.	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	9.268
39.	Lokalbahn Troppau-Grätz	9.195
40.	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	9.177
41.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	9.098
42.	Eisenbahn Chabówka-Zakopane	8.982
43.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8.730
44.	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	8.535
45.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	7.818
46.	Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	7.637
47.	Bregenzerwaldbahn	7.590
48.	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	7.584
49.	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	7.562
50.	Friedländer Bezirksbahnen	7.550
51.	Ostgalizische Lokalbahnen	7.499
52.	Lokalbahn Plan-Tachau	7.350
53.	Valsugana-Bahn	7.209
54.	Zillertal-Bahn	7.152
55.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.591
56.	Mährische Westbahn	6.567
57.	Wippachtal-Bahn	6.555
58.	Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	6.432
59.	Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6.330
60.	Brünner Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	6.132
61.	Gailtal-Bahn	6.072
62.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	6.072
63.	Steiermärkische Landesbahnen	5.901
64.	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	5.858
65.	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	5.850
66.	Lokalbahn Petersdorf a. d. Teß-Winkelsdorf	5.735
67.	Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.530
68.	Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.513
69.	Netolitzer Lokalbahn	5.465
70.	Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn	5.412
71.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	5.085
72.	Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	5.016
73.	Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	4.935
74.	Gurktal-Bahn	4.889
75.	Auspitzer Lokalbahn	4.886
76.	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	4.877
77.	Lokalbahn Wotic-Selčan	4.817
78.	Ybbstal-Bahn	4.757
79.	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	4.614
80.	Steyrtal-Bahn	4.542
81.	Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	4.530
82.	Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.506
83.	Böhmische Commercialbahnen	4.430
84.	Pielachtal-Bahn	4.299
85.	Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	4.283
86.	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	4.278
87.	Murtal-Bahn	4.250
88.	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	4.206
89.	Lokalbahn Stankau-Ronsperg	4.187
90	Lokalbahn Kolin-Čerčan	4.029
91.	Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	4.020
92.	Lokalbahn Mauthausen-Grein	4.012
93.	Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	4.008
94.	Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.981
95.	Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3.921
96.	Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	3.912
97.	Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	3.896
98.	Kleinbahn Lupków-Cisna	3.888
99.	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	3.784
100.	Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	3.677
101.	Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.572
102.	Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	3.551
103.	Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	3.551
104.	Rohitscher Lokalbahn	3.428
105.	Pinzgauer Lokalbahn	3.418
106.	Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.330
107.	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	3.330
108.	Lokalbahn Schweissing-Haid	3.290
109.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	3.246
110.	Kolomeaer Lokalbahnen	3.231
111.	Niederösterr. Waldviertelbahn	3.212
112.	Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	3.168
113.	Lokalbahn Absdorf-Stockerau	3.132
114.	Lokalbahn Göpfritz—Groß-Sieghartz—Raabs	3.032
115.	Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	3.022
116.	Eisenbahn Rakonitz-Laun	2.934
117.	Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.915
118.	Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	2.885
119.	Kaadener Lokalbahnen	2.864
120.	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.856
121.	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.759
122.	Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.665
123.	Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.619

	Kronen
124. Lokalbahn Triest-Parenzo	2.408
125. Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt	2.403
126. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.393
127. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.357
128. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	2.348
129. Lokalbahn Laun-Libochowitz	2.335
130. Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	2.307
131. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.204
132. Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów	2.090
133. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	2.082
134. Lokalbahn Melnik-Mšeno	2.035
135. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.986
136. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	1.950
137. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.689
138. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.601
139. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.464
140. Lokalbahn Swětla-Kácow	1.431
141. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	1.158
142. Lokalbahn Neumarkt i. G.—Suchahora	1.146

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten acht Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	19·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	8·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	4·5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·1
Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	2·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	2·1
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·7

2. Lokalbahnen.	%
Netolitzer Lokalbahn	103·6
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	53·7
Wippachtal-Bahn	26·5
Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	23·9
Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	23·1
Bozen-Meraner Bahn	18·6
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	18·1
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	17·6
Lokalbahn Kolin-Čerčan	17·3
Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	17·0
Kolomeaer Lokalbahnen	16·5
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	15·5
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	14·6
Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	14·4
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	13·9
Lokalbahn Schweissing-Haid	13·6
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	13·3
Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	13·2
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	12·6
Ostgalizische Lokalbahnen	12·0
Friauler Bahn	11·8
Neutitscheiner Lokalbahn	11·8
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	11·7
Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	11·5
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	11·3
Lokalbahn Triest-Parenzo	11·2
Eisenbahn Chabówka-Zakopane	11·0
Kuttenberger Lokalbahn	10·8
Stauding-Stramberger Lokalbahn	10·8
Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	10·4
Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	10·2
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	9·9
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	9·7
Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	9·3
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	8·8
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	8·3
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	7·7
Gailtal-Bahn	7·3
Lokalbahn Swětla-Kácow	7·0
Murtal-Bahn	6·8
Lokalbahn Plan-Tachau	6·7
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	6·6
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	6·5
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	6·4
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6·4
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	6·4
Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6·3
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6·2
Gmundner elektrische Bahn	5·7
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	5·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	5·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·5
Friedländer Bezirksbahnen	5·1
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	5·0
Wiener Stadtbahn	4·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Comp.	4·5
Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	4·4
Zillertalbahn	4·4
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	4·3
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	4·0
Bukowinaer Lokalbahnen	3·6
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	3·3
Steiermärkische Landesbahnen	3·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2·8
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	2·8
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway und elektrische Straßenbahn)	2·4
Kaadener Lokalbahnen	2·3
Lokalbahn Mauthausen-Grein	2·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	1·9
Lokalbahn Tabor-Bechin (elektrischer Betrieb)	1·9
Bregenzerwaldbahn	1·8
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	1·8
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	1·5
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	1·3
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	1·2
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	1·1
Pielachtal-Bahn	1·0
Gurktal-Bahn	0·8
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	0·8
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	0·8
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	0·8

	%
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	0·7
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	0·3
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten acht Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·1
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0·6
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	0·8
Böhmische Nordbahn	2·2
Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	2·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·4
Eisenbahn Wien-Aspang	6·4

2. Lokalbahnen.	%
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·2
Mährische Westbahn	0·3
Niederösterreichische Waldviertelbahn	0·3
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	0·4
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	0·4
Schneebergbahn (Adhäsionsstrecken)	0·5
Lokalbahn Laun-Libochowitz	0·7
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	0·7
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	1·0
Pinzgauer Lokalbahn	1·1
Valsugana-Bahn	1·5
Lokalbahn Wotic-Selčan	1·8
Steyrtal-Bahn	2·5
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	3·6
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	3·6
Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	3·6
Lokalbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	3·6
Schneeberg-Bahn (Zahnradstrecke)	3·7
Lokalbahn Melnik-Mšeno	4·2
Überetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	4·3
Lokalbahn Modřan-Čerčan	4·6
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	4·6
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	5·1
Unterkrainer Bahnen	5·1
Ybbstal-Bahn	5·2
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Sieghart—Raabs	5·4
Lokalbahn Wodňan-Moldautein	5·5
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	6·0
Kleinbahn Lupków-Čisna	6·1
Böhmische Commercialbahnen	6·4
Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	6·6
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	6·6
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	7·0
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	7·3
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	8·0
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	8·4
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	8·9
Rohitscher Lokalbahn	8·9
Auspitzer Lokalbahn	9·4
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	9·9
Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	10·0
Lokalbahn Dolina-Wygoda	10·1
Lokalbahn Neumarkt i. G.-Suchahora	10·4
Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	10·7
Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	14·5
Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	14·9
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	28·4
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	46·1
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	49·0
Stubaitalbahn (elektrischer Betrieb)	61·3

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.

Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate August 1905 508·05 km.

Im Monate August 1905 wurden 21,095.533 Personen und 29.842 t Güter befördert und hierfür K 3,110 003 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 3,065.634 und auf den Güterverkehr K 44.369 entfallen.

Im gleichen Monate 1904 resultierte bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 502·55 km eine Gesamteinnahme von K 2,942.097.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis Ende August 1905 betrug die Gesamtfrequenz 173,704.452 Personen und 210.552 t Güter und die Gesamteinnahme Kronen 24,809 277 (Personenverkehr K 24,519.644 und Güterverkehr K 289 633).

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Gesamteinnahme K 23,700.631, wobei auf den Personenverkehr K 23,405.119 und auf den Güterverkehr Kronen 295.512 entfallen.

Über die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten ergibt sich auf Grund der Berichte nachstehender Bahnverwaltungen folgendes:

Staatseisenbahnverwaltung.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen.

(Betriebslänge 8800 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende August	5,769.000	3,067.300	8,738.200	16,400.300	25,138.500	24,368.404	+ 770.096
Vom 1. Jänner bis Ende August	33,882.300	23,098.400	49,322.300	121,798.500	171,120.800*)	166,404.756	+ 4,716 044

*) Hierin Differenz der definitiven Buchung pro Monat Mai 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: + K 774.889.

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen die Transporteinnahmen der westlichen Linien der k. k. Staatsbahnen im Monate August 1905 aus dem Personenverkehre K 6,542.000 (4,676.200 Reisende), aus dem Güterverkehre K 11,975.400 (2,406.700 t), jene der östlichen Linien aus dem Personenverkehre K 2,196.200 (1,092.800 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,424.900 (660.600 t).

Die Gesamteinnahme des Monates August 1905 zeigt gegenüber den definitiven Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre im Personenverkehre einen Ausfall von K 145.987 (— 21.300 Reisende), im Güterverkehre eine Zunahme um K 916.083 (+ 154.200 t).

Im Personenverkehre blieben bloß die westlichen Staatsbahnen mit ihrem Erträgnisse zurück, und zwar mit dem Betrage von K 191.096 (— 81.100 Reisende), während die Staatsbahnen in Galizien eine Mehreinnahme von K 45.109 (+ 59.800 Reisende) ausweisen.

Von der Mehreinnahme aus dem Gütertransporte entfallen K 756.073 (+ 140.800 t) auf das westliche und K 160.010 (+ 13.400 t) auf das östliche Staatsbahnnetz.

Der verhältnismäßig geringe Ausfall in den Einnahmen des Personenverkehres der westlichen Staatsbahnen dürfte hauptsächlich auf den in der letzten Augustwoche eingetretenen ungünstigen Umschwung der Witterungsverhältnisse zurückzuführen sein.

Die beträchtliche Mehreinnahme, welche der Güterverkehr ausweist, ist zum Teile darin begründet, daß die Einnahme dieses Transportzweiges im gleichen Monate des Vorjahres etwas zurückgeblieben war (gänzliche Einstellung des Elbeverkehres etc.), daher eine verhältnismäßig niedrigere Vergleichsziffer bietet. Abgesehen von diesem Umstande war jedoch auf den westlichen Staatsbahnen die Transportbewegung in den Artikeln Kohle, Holz, Erze, Baumaterialien und Getreide überhaupt eine rege.

Die Mehreinnahme der östlichen Staatsbahnen entstammt zumeist aus lebhafteren Verfrachtungen von Petroleum, Eiern und Schnittholz, von letzterem speziell im Verkehre nach dem Auslande.

Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn.
(Betriebslänge 38 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende August . . .	2,270 100	53.800	306.200	76.300	382.500	375.815	+ 6.685
Vom 1. Jänner bis Ende August	20,290.100	448.100	2,912.100	570.300	3,482.400 *)	3,322.696	+ 159.704

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro Mai 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: + K 99.363.

Nach der provisorischen Ermittlung ergibt sich gegenüber der definitiven Einnahme des Monates August 1904 im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 6305 (— 59.300 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Zunahme um K 12.990 (+ 8600 t).

Die Gesamteinnahme der abgelaufenen acht Monate dieses Jahres ist im Personenverkehre um K 51.221, im Güterverkehre um K 108.483 höher als die definitiven Ergebnisse der gleichen Periode des Vorjahres.

Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz. Der Personenverkehr weist eine Mehreinnahme von K 12.410 (+ 12.500 Reisende), der Güterverkehr eine solche von K 7389 (+ 3700 t) aus.

Bei dieser Zunahme zeigt das Kilometererträgnis im Berichtsmonate dennoch gegenüber jenem desselben Monates im Vorjahre eine nicht unbeträchtliche Minusdifferenz, da die neue 62 km lange Strecke Saar—Tischnowitz noch nicht jene Verkehrsentwicklung gewonnen hat, wie die alte 33 km lange Strecke Deutschbrod—Saar.

Netolitzer Lokalbahn. Das Ergebnis des Personenverkehres war um K 237 (+ 200 Reisende), jene des Güterverkehres um K 7432 (+ 4000 t) höher als im August 1904. Die Mehreinnahme des Güterverkehres entsprang hauptsächlich aus der bedeutenden Zufuhr von Baumaterialien zum Baue der Netolitzer Brikettfabrik.

Lokalbahn Raudnitz-Hospozin. Aus der Personenbeförderung ergab sich eine Mehreinnahme von K 281 (+ 800 Reisende), aus dem Gütertransporte von K 1868 (+ 1000 t). Letztere entstammt zumeist aus stärkeren Zufuhren zum Baue einer Maschinenfabrik in Hracholusk.

Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer. Der Ausfall von K 3755 bei einer Mehrbeförderung von 100 t im Güterverkehre ist daraus zu erklären, daß im August 1904 dieser Lokalbahn aus definitiven Abrechnungen früherer Rechnungsperioden der verhältnismäßig bedeutende Betrag von K 3940 zugeschieden wurde, wonach also ungleichartige Vergleichsziffern der Einnahmen des Berichtsmonates gegenüberstehen.

Der Personenverkehr weist nur eine Zunahme von K 30 aus.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. a) Hauptbahnen. Der Ausfall im Personenverkehre ist einerseits auf die schlechteren Witterungsverhältnisse im heurigen Jahre, anderseits darauf zurückzuführen, daß im Vorjahre lokale Vorkommnisse die Personenfrequenz günstig beeinflußten.

Die Mehreinnahme im Frachtenverkehre entstand namentlich infolge des starken Kohlenverkehres zur Elbe.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro Mai 1905 ergab ein Plus von K 18.236, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 8,677.946 bereits inbegriffen ist.

(Fortsetzung auf Seite 2470.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1905	1904	Im Monate August 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende August 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
A. Hauptbahnen und Lokalbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
1. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.800	8.709	5,769.000	3,067.300	8,738.200	16,400.300	25,138.500	2.857	24,368.404	2.798	+ 2·1	8.787	8.709
2. Wiener Stadtbahn	38	38	2,270.100	53.800	306.200	76.300	382.500	10.066	375.815	9.890	+ 1·8	38	38
3. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer:													
Absdorf-Stockerau	17	. . .	4.800	1.100	2.600	2.800	5.400	318	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Asch-Roßbach *)	. . .	15	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	11.700	780	. . .	. . .	15
Beneschau-Wlaschim-Unterkral.	47	47	8.300	2.800	8.000	11.100	19.100	406	20.963	446	— 9·0	47	47
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	5.300	3.800	4.000	9.200	13.200	400	11.094	336	+ 19·0	33	33
Bregenzerwaldb.(Breg.-Bezau)	35	35	17.600	2.200	16.300	10.100	26.400	754	26.772	765	— 1·4	35	35
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	4.100	2.200	2.400	5.800	8.200	222	8.587	232	— 4·3	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	210	40.500	55.500	55.300	194.700	250.000	1.190	240.837	1.147	+ 3·7	210	210
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	37.400	36.800	31.900	114.400	146.300	881	133.064	801	+ 10·0	166	166
Chabówka-Zakopane	43	43	21.800	4.900	44.500	17.000	61.500	1.430	58.077	1.351	+ 5·8	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.900	900	1.000	1.700	2.700	193	3.492	249	— 22·5	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	9.400	8.600	3.100	14.000	17.100	290	18.033	306	— 5·2	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	13.000	11.500	16.500	38.200	54.700	488	52.724	471	+ 3·6	112	112
Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	95	33	20.400	7.400	17.500	22.700	40.200	423	20.401	618	— 31·6	51	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.200	5.500	300	6.600	6.900	767	5.782	642	+ 19·5	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	10.000	5.300	6.000	14.900	20.900	1.045	22.672	1.134	— 7·8	20	20
Friauler Bahn	16	16	10.100	2.800	16.100	3.200	19.300	1.206	19.382	1.211	— 0·4	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	11.400	4.000	5.200	8.700	13.900	356	14.590	374	— 4·8	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	10.200	4.100	6.300	13.500	19.800	639	19.904	642	— 0·5	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	13.500	5.200	5.500	9.600	15.100	1.007	15.895	1.060	— 5·0	15	15
Göpfritz—Groß-Sieghartz—Raabs	19	19	6.400	1.400	3.000	3.000	6.000	316	6.462	340	— 7·1	19	19
Gurktalbahn	29	29	8.700	3.600	4.300	8.200	12.500	431	13.318	459	— 6·1	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	3.100	1.200	1.900	2.500	4.400	163	4.195	155	+ 5·2	27	27
Jičin-Rowensko-Turnau	30	30	18.200	1.000	9.600	2.400	12.000	400	11.748	392	+ 2·0	30	30
Kaadener Lokalbahnen	32	32	6.400	4.100	3.500	5.600	9.100	284	9.156	286	— 0·7	32	32
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	20.000	15.900	18.000	34.500	52.500	1.117	48.425	1.030	+ 8·4	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	11	2.600	5.600	1.200	6.100	7.300	664	6.724	611	+ 8·7	11	11
Kolin-Cerčan	81	81	15.000	4.500	16.500	19.300	35.800	442	39.230	484	— 8·7	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	1.100	6.200	400	9.100	9.500	288	9.574	290	— 0·7	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	5.800	5.000	3.000	7.800	10.800	540	10.185	509	+ 6·1	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	5.600	1.200	3.200	3.800	7.000	269	6.732	259	+ 3·9	26	26
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	12	12	3.300	1.500	1.400	2.100	3.500	292	3.140	262	+ 11·5	12	12
Laun-Libochowitz	20	20	6.500	1.000	2.500	2.300	4.800	240	5.145	257	— 6·6	20	20
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	26.500	12.500	41.500	31.300	72.800	818	67.415	757	+ 8·1	89	89
Lemberg (Kleparów)-Jaworów	53	53	8.000	3.000	9.600	6.200	15.800	298	14.489	273	+ 9·1	53	53
Lupków-Cisna	25	25	600	2.400	500	8.600	9.100	364	9.433	377	— 3·4	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.900	1.600	2.000	5.600	7.600	362	7.645	364	— 0·6	21	21
Mährische Westbahn	90	90	22.000	13.500	12.700	43.400	56.100	623	60.036	667	— 6·6	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	54.000	7.400	108.000	32.000	140.000	2.642	147.886	2.790	— 5·4	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	15.000	3.300	6.600	5.000	11.600	374	11.681	377	— 0·8	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	13.900	7.400	14.100	14.000	28.100	380	30.610	414	— 8·2	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.800	2.800	700	2.600	3.300	660	2.894	579	+ 14·0	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	16.900	4.000	14.000	20.600	34.600	455	32.071	422	+ 7·8	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	4.200	4.900	2.000	9.300	11.300	807	3.631	259	+ 211·6	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	3.300	2.400	1.600	5.400	7.000	212	6.910	209	+ 1·4	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	2.200	600	1.900	1.400	3.300	138	3.556	148	— 6·8	24	24
Neumarkt-Suchahora	22	22	2.900	400	2.600	800	3.400	155	3.167	144	+ 7·6	22	6
Nixdorf-Rumburg	24	24	14.400	2.000	7.900	2.900	10.800	450	11.050	460	— 2·2	24	24
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	27.400	20.800	43.300	83.500	126.800	647	128.431	655	— 1·2	196	196
Petersdorf-Winkelsdorf	13	. . .	12.800	2.500	4.400	4.100	8.500	654	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Piła-Jaworzno Stadt	26	26	2.700	23.400	1.100	18.600	19.700	758	18.037	694	+ 9·2	26	26
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	18.100	1.600	20.600	6.400	27.000	509	24.954	471	+ 8·1	53	53
Plan Tachau	13	13	5.500	3.000	3.200	6.400	9.600	738	10.599	815	— 9·4	13	13
Postelberg-Laun *)	. . .	11	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	4.067	370	. . .	. . .	11

*) Die Ergebnisse dieser Lokalbahn, welche ab 1. Jänner 1905 für Rechnung des Staates betrieben wird, erscheinen von diesem Zeitpunkte an sub Post I 1 nachgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende August 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate: 1905	1904	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													A. Hauptb. und Lokalb.
													I. Staatsbahnbetrieb.
33,882.300	23,098.400	49.322.300	121,798.500	171,120.800	19.474	48,088.278	118,316.478	166,404.756	19.107	+ 1·9	29.211	28.661	1. K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
20,290.100	448.100	2,912.100	570.300	3,482.400	91.642	2,860.879	461.817	3,322.696	87.439	+ 4·8	137.463	131.159	2. Wr. Stadtbahn.
													3. Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
25.600	7.300	15.000	20.500	35.500	2.088	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.132	. . .	Absdorf-Stockerau
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	11.445	75.345	86.790	5.786	. . .	. . .	8.679	Asch-Roßbach
50.100	22.800	46.900	78.700	125.600	2.672	43.745	70.509	114.254	2.431	+ 9·9	4 008	3.647	Beneschau-Wlaschim
24.600	24.400	25.400	76.100	101.500	3.076	20.687	73.517	94.204	2.855	+ 7·7	4.614	4.282	Borki wielk.-Grzymalow
94 900	19.300	79.300	97.800	177.100	5.060	88.186	85.860	174 046	4.972	+ 1·8	7 590	7.458	Bregenzerwaldbahn
26.800	13.100	15.700	33.300	49.800	1.324	15.263	33.584	48.847	1.320	+ 0·3	1.986	1.980	Brüx-Lobositzer Verb.B.
237.300	411.200	281.500	1,341.400	1,622.900	7.728	263.511	1,302.636	1,566.147	7.458	+ 3·6	11.592	11.187	Bukowinaer Lokalb.
268.700	223.700	244.800	781.000	1,025.800	6.179	236.383	674.098	910.481	5.485	+ 12·6	9.268	8.228	N. Bukowinaer Lokalb.
86.100	39.500	142.100	115.400	257.500	5.988	138.882	93.155	232.037	5.396	+ 11·0	8.982	8.094	Chabowka-Zakopane
13.100	6.700	6.900	11.300	18.200	1.300	7.310	18.115	25.425	1.816	— 28·4	1.950	2.724	Chlumetz-Königstadtl
72.400	52.300	24.400	84.100	108.500	1.839	25.042	83.939	108.981	1.847	— 0·4	2.759	2.771	Chrudim-Holitzer L.B.
81.300	76.700	104.500	259.600	364.100	3.251	100 043	208.351	308.394	2.753	+ 18·1	4.877	4.130	Delatyn-Kołomea-Stef.
73.700	31.900	60.600	107.200	167.800	3.290	31.200	89.471	120.671	3.657	— 10·0	4.935	5.486	Deutschbrod-Saar-Tischnowitz
7.800	45.200	2.200	59.200	61.400	6.822	2.781	65.512	68.293	7.588	— 10·1	10.233	11.382	Dolina-Wygoda
63.100	39.600	39.300	108.300	147.600	7.380	37.190	101.574	138.764	6.938	+ 6·4	11.070	10.407	Fehring-Fürstenfeld
57.400	14.700	107.700	27.200	134.900	8.431	98.629	22.022	120.651	7.541	+ 11·8	12.647	11.312	Friauler Bahn
67.800	31.200	33.900	67.400	101.300	2.597	36.610	64.894	101.504	2.603	— 0·2	3.896	3.905	Fürstenfeld-Hartberg
53.600	32.000	33.700	91.800	125 500	4.048	34.635	82.293	116.928	3.772	+ 7·3	6.072	5.658	Gailtal-Bahn
76.900	43.300	31.100	79 600	110.700	7.380	29.052	85.737	114.789	7.653	— 3 6	11.070	11.480	Gleisdorf-Weiz
32 700	10.900	16.700	21.700	38.400	2.021	17.082	23.523	40.605	2.137	— 5·4	3.032	3.206	Göpfritz—Gr.-Sieghart8
61.400	28.500	28 900	65.600	94 500	3.259	30.335	63.410	93.745	3.233	+ 0 8	4.889	4 850	Gurktalbahn
18.200	11.100	10.100	20.300	30.400	1.126	8.955	19.098	28.053	1.039	— 8·4	1.689	1.559	Hint.-Třeban-Lochowitz
100.400	8.200	50.900	20.100	71.000	2.367	48.978	14.673	63.651	2.122	+ 11·5	3.551	3.183	Jičin-Rowensko-Turnau
44.200	26.100	24.100	37.000	61.100	1.909	23.316	36.407	59.723	1.866	+ 2·3	2.864	2.799	Kaadener Lokalb., R.-D.
111.100	120.200	92.000	240.400	332.400	7.072	102.435	209.987	312.422	6.647	+ 6·4	10.608	9.971	Karlsb.-Johanngeorgst.
18.200	41.400	8.700	47.300	56.000	5.091	8.015	40.957	48 972	4.452	+ 14·4	7.637	6.678	Karlsbad-Merkelsgrün
70.400	40.700	69.400	148.200	217.600	2.686	69.220	116.269	185.489	2.290	+ 17·3	4.029	3.435	Kolin-Cerčan
5.200	41.900	1.800	69.300	71.100	2.154	1.489	59.513	61.002	1.848	+ 16·5	3.231	2.772	Kolomeaer Lokalbahnen
43.700	37.100	18.500	59.500	78.000	3.900	17.465	50.783	68.248	3.412	+ 14 6	5.850	5.118	Krakau-Kocmyrzów
38.500	7.400	22.400	23.000	45.400	1.746	22.721	22.301	45 022	1.732	+ 0·8	2.619	2.598	Lambach-Haag
24.400	10.400	10.000	18.400	28.400	2.367	10.138	14.454	24.592	2.049	+ 15·5	3.551	3.074	Lambach-Vorchd.-Egg.
41.300	5.900	13.900	17.100	31.000	1.550	13.574	17.652	31.226	1.561	— 0·7	2.335	2.342	Laun-Libochowitz
162.900	68.100	278.000	240.000	518.000	5.820	255.570	208.329	463.899	5.212	+ 11·7	8.730	7.818	Lemberg-Bełzec
57.100	20.800	59.400	47.400	106.800	2.015	55.767	41.095	96.862	1.828	+ 10·2	3.022	2.742	Lemberg (Klep.)-Janów
5.000	15.900	3.400	61.400	64.800	2.592	4.491	64.475	68.966	2.759	— 6·1	3.888	4.138	Lupków-Cisna
21.500	10.800	14.700	35.300	50.000	2.381	14.733	37.936	52.669	2.508	— 5·1	3.572	3.762	M.-Budwitz-Jamnitz
172.600	106.300	88.200	305.800	394.000	4.378	89.088	305.959	395.047	4.389	— 0·3	6.567	6.584	Mährische Westbahn
280.100	62 400	473.100	234.900	708.000	13.358	480.530	218.550	699.080	13.190	+ 1·3	20.037	19.785	Marienbad-Karlsbad
87.100	20.800	40.300	42.600	82.900	2.674	40.316	40.794	81.110	2.616	+ 2·2	4.012	3.924	Mauthausen-Grein
68.400	52.500	62.100	102.200	164.300	2.220	69.301	102.894	172.195	2.327	— 4·6	3.330	3.491	Modřan-Cerčan
17.400	17.500	4.300	16.800	21.100	4.220	4.413	15.451	19.864	3.973	+ 6·2	6.330	5.960	Mösel-Hüttenberg
99.400	34.800	71.000	144.300	215 300	2.833	73.588	127.978	201.566	2.652	+ 6·8	4.250	3.978	Murtal-Bahn
21.500	19.900	10.500	40.500	51.000	3.643	9.990	15.052	25.042	1.789	+ 103·6	5.465	2.684	Netolitzer Lokalbahn
17.400	16.700	8.800	37 000	45.800	1.388	9 124	41.177	50.301	1.524	— 8·9	2.082	2.286	Neuhaus-Neubistritz
11.300	7.500	9.400	16.200	25.600	1.067	9.799	13.554	23.353	973	+ 9·7	1.601	1.460	Neuhof-Weseritz.
17.800	3.300	10.400	6.400	16.800	764	4.043	1.075	5.118	853	— 10·4	1.146	1.280	Neumarkt-Suchahora
93.500	15.600	45.800	21.500	67.300	2.804	45.723	26.323	72.046	3.002	— 6·6	4.206	4.503	Nixdorf-Rumburg
183.700	182.900	302.600	677.200	979.800	4.999	300.610	573.945	874.555	4.462	+ 12·0	7.499	6.693	Ostgalizische Lokalb.
44.600	23.200	16.500	33.200	49.700	3.823	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	5.735	. . .	Petersdf.-Winkelsdf.
16.000	188.100	7.900	173.100	181.000	6.962	6.805	147.942	154.747	5.952	+ 17·0	10.443	8.928	Piła-Jaworzno-Jaworzno St.
75.300	14.100	64.800	56.000	120.800	2.279	64.685	57.416	122.101	2.304	— 1·1	3.418	3.456	Pinzgauer L.B.
35.200	20.900	18.400	45.300	63.700	4.900	19.291	40.399	59.690	4.592	+ 6·7	7.350	6.888	Plan-Tachau
. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	3.917	29.934	33.851	3.077	. . .	. . .	4.616	Postelberg-Laun

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1905	1904	Im Monate August 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende August 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.600	2.000	600	2.700	3.300	194	4.452	262	— 26·0	17	17
Przeworsk-Bachórz-Dynów	46	. . .	4.200	2.500	3.400	6.600	10.000	217	. . . .	. . .	. . .	46	. . .
Rakonitz-Laun	45	. . .	15.900	4.800	7.500	10.600	18.100	402	. . . .	. . .	. . .	45	. . .
Rakonitz-Mlatz	39	39	4.400	1.700	3.400	4.700	8.100	208	8.984	230	— 9·6	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.600	6.500	9.500	20.800	30.300	291	33.615	323	— 9·9	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	3.000	3.700	1.700	6.100	7.800	312	5.651	226	+ 38·1	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	41	41	77.000	26.800	51.200	70.600	121.800	2.971	121.459	2.962	+ 0·3	41	41
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	6.900	900	2.500	1.900	4.400	550	5.259	657	— 16·3	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	4.100	2.700	2.100	3.700	5.800	387	6.972	465	— 16·8	15	15
Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)	59	59	9.900	3.500	10.000	10.600	20.600	349	22.188	376	— 7·2	59	59
Schweissing-Haid	15	15	2.900	2.000	1.700	3.100	4.800	320	4.423	295	+ 8·5	15	15
Stankau-Ronsperg	22	22	6.000	2.600	3.000	5.800	8.800	400	9.027	410	— 2·4	22	22
Starkenbach-Rochlitz	20	20	6.400	6.500	4.900	17.100	22.000	1.100	21.033	1.052	+ 4·6	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	10.000	4.900	6.500	13.500	20.000	241	20.966	253	— 4·7	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	13.200	5.100	11.400	18.700	30.100	424	30.990	436	— 2·8	71	71
Swětla-Kácow	48	48	5.800	1.000	3.700	2.600	6.300	131	6.626	138	— 5·1	48	48
Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	24	24	6.600	600	5.700	1.900	7.600	317	7.276	303	+ 4·6	24	24
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	21	21	4.600	9.800	3.300	14.300	17.600	838	16.618	791	+ 5·9	21	21
Triest-Parenzo	122	122	22.800	1.600	18.800	9.200	28.000	230	23.155	190	+ 21·1	122	122
Trzebinia-Skawce	60	60	5.000	30.800	4.000	42.500	46.500	775	45.580	755	+ 2·6	60	60
Unterkrainer Bahnen	133	133	36.700	23.200	39.500	94.500	134.000	1.007	133.248	1.002	+ 0·5	133	133
Valsugana-Bahn	63	63	37.900	2.700	36.400	14.100	50.500	802	48.022	762	+ 5·2	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	7.400	1.100	6.100	5.500	11.600	1.055	15.325	1.393	— 24·3	11	11
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	84	84	24.100	18.200	18.200	26.600	44.800	533	42.293	503	+ 6·0	84	84
Wippachtalbahn	27	27	11.300	5.600	8.100	8.200	16.300	604	14.435	535	+ 12·9	27	27
Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurter Eisenbahn	17	17	9.400	17.900	6.000	12.800	18.800	1.106	19.522	1.148	— 3·7	17	17
Wodňan-Moldauthein	21	21	2.700	1.700	1.800	2.400	4.200	200	4.190	200	0	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	13.200	4.300	9.600	13.900	23.500	420	21.776	389	+ 8·0	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	53	7.900	4.200	6.400	9.300	15.700	296	14.956	282	+ 5·0	53	53
Wotic-Selčan	17	17	6.100	1.600	4.100	4.100	8.200	482	8.985	529	— 8.9	17	17
Ybbstalbahn	76	76	24.200	4.700	20.600	16.800	37.400	492	35.650	469	+ 4·9	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.700	38.300	800	30.300	31.100	5.183	28.454	4.742	+ 9·3	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	19.900	14.700	17.100	35.300	52.400	602	56.421	649	— 7·2	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	10.600	5.300	7.500	13.600	21.100	406	19.619	377	+ 7·7	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz	24	24	3.852	7.032	2.055	12.399	14.454	602	19.208	800	— 24·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.711	8.162	478	6.434	6.912	1.382	6.362	1.672	— 17·3	5	5
III. Privatbahnen im Privatbetriebe.													
1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen	101	101	243.265	770.147	129.290	977.904	1,107.194	10.962	936.421	9.271	+ 18·2	101	101
Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	152	152	122.299	58.146	83.198	150.867	234.065	1.540	233.849	1.538	+ 0·1	152	152
Böhmische Nordbahn	336	328	279.358	214.544	229.535	722.426	951.961	2.833	1,000.349	3.049	— 7·1	336	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	116.659	256.591	194.301	567.350	761.651	4.095	721.751	3.880	+ 5·5	186	186
Linie lit. B.	236	236	196.656	408.636	292.116	1,009.513	1,301.629	5.515	1,324.329	5.612	— 1·7	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. B.-G.	91	91	58.038	58.410	48.205	216.939	265.144	2.914	256.811	2.822	+ 3·4	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,144.534	1,245.994	1,832.864	6,336.949	8,169.813	7.836	8,170.089	7.886	0	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	147.694	73.345	66.161	149.102	215.263	715	222.848	740	— 3·4	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Österreichische Strecke	64	64	106.890	124.223	95.085	426.196	521.281	8.145	506.059	7.907	+ 3·0	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	17.049	119.754	9.199	120.671	129.870	8.658	102.028	6.802	+ 27·3	15	15
Österr. Nordwestbahn:													
Garantierte Strecken	628	628	538.025	340.707	765.858	1,615.410	2,381.268	3.792	2,447.479	3.897	— 2·7	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	246.493	363.841	300.140	1,221.530	1,521.670	4.908	1,465.979	4.729	+ 3·8	310	310
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.366	1.366	1,363.910	836.373	1,609.414	3,788.786	5,398.200	3.952	5,452.056	3.991	— 1·0	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis Ende August 1905 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August 1905: für Personen und Gepäck (Kronen)	1905: für Güter (Kronen)	1905: im ganzen (Kronen)	1905: pro Kilom. (Kronen)	1904: für Personen und Gepäck (Kronen)	1904: für Güter (Kronen)	1904: im ganzen (Kronen)	1904: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate: 1905 (Kronen)	1904 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
11.900	9 200	4.100	12.500	16.600	976	4.378	26.433	30.811	1.812	— 46·1	1.464	2.718	Potscherad-Wurzmes
29.800	13.000	25.300	38.800	64.100	1.393	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.090	. . .	Przework-Bachórz
80.900	21.500	40.200	47.800	88.000	1.956	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.934	. . .	Rakonitz-Laun
27.900	12.200	20.800	36.500	57.300	1.469	20.878	39.187	60.065	1.540	— 4·6	2.204	2.310	Rakonitz-Mlatz
90.100	56.700	62.500	168.400	230.900	2.220	63.980	152.668	216.648	2.083	+ 6·6	3.330	3.125	Rakonitz-Pl.-Petschau
24.500	25.000	11.100	36.500	47.600	1.904	10.722	36.383	47.105	1.884	+ 1·1	2.856	2.826	Raudnitz-Hospozin
502.400	179.400	316.500	455.000	771.500	18.817	323.824	455.669	779.493	19.012	— 1·0	28.226	28.518	Reichenberg-Gablonz-T.
38.700	7.300	13.700	15.700	29.400	3.675	13.555	17.715	31.270	3.909	— 6·0	5.513	5.864	Schlackenwerth-Joach.
29.100	24.600	13.400	31.900	45.300	3.020	12.944	40.067	53.011	3.534	— 14·5	4.530	5.301	Schönwehr-Elbogen
64.200	28 800	61.900	92.000	153.900	2.608	62.760	90.021	152.781	2.589	+ 0·7	3.912	3.884	Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)
21.100	14.200	10.500	22.400	32.900	2.193	9.983	18.966	28.949	1.930	+ 13·6	3.290	2.895	Schweissing-Haid
38.700	19.500	19.000	42.400	61.400	2.791	19.737	38.372	58.109	2.641	+ 5·7	4.187	3.962	Stankau-Ronsperg
36.300	38.300	27.300	112.300	139.600	6.980	27.563	110.343	137.906	6.895	+ 1·2	10.470	10.343	Starkenbach-Rochlitz
51.800	32.100	35.500	96.900	132.400	1.595	35.848	92.332	128.180	1.544	+ 3·3	2.393	2.316	Strakonitz-Březnitz
67.200	40.700	60.400	142.100	202.500	2.852	62.720	130.191	192.911	2.717	+ 5 0	4.278	4.076	Strakonitz-Winterberg
26 400	10.000	19 900	25.900	45.800	954	19.139	23.660	42.799	892	+ 7·0	1.431	1.338	Swětla-Káčow
33.800	4.800	24.500	12.400	36.900	1.538	23.430	12.801	36.231	1 510	+ 1·9	2.307	2.265	Tabor-Bechin (elektr. Betrieb
33.800	61.300	24.000	95.500	119.500	5.690	25.066	87.314	112.380	5.352	+ 6·3	8.535	8.028	Tirschnitz-Schönbach
130.800	12.300	106.000	89.800	195.800	1.605	102.143	73.878	176.021	1.443	+ 11·2	2.408	2.165	Triest-Parenzo
32.400	232.700	25.200	386.200	411.400	6.857	27.649	335.445	363.094	6.052	+ 13·3	10.285	9.078	Trzebinia-Skawce
299.000	159.900	245.300	612.100	857.400	6.447	248.683	654.869	903.552	6.794	— 5·1	9.671	10.191	Unterkrainer Bahnen
232.700	17.600	208.800	94.000	302.800	4.806	208.419	98.989	307.408	4.879	— 1·5	7.209	7.318	Valsugana-Bahn
43.200	11.900	24.300	43.000	67.300	6.118	22.507	44 284	66.791	6.072	+ 0·8	9.177	9.108	Vöcklabruck-Kammer
183.400	112.900	125.200	202.800	328.000	3.905	123.469	195.756	319.225	3.800	+ 2·8	5.858	5.700	Welser Lokalbahn.-Ges.
69.100	38 700	53.500	64.500	118.000	4.370	46.417	46.832	93.249	3.454	+ 26·5	6.555	5.181	Wippachtalb.
51.000	121.900	34.900	93.700	128.600	7.565	36.053	103.766	139.819	8.225	— 8·0	11.348	12.338	Wittmannsd. (Leobd.)-Ebenfurter E.
19.600	8.000	13.200	19.800	33.000	1.571	14.004	20.888	34.892	1.662	— 5·5	2.357	2.493	Wodňan-Moldauthein
81.400	28.900	54.300	92.100	146.400	2.614	53.615	93.786	147.401	2.632	— 0·7	3.921	3.948	Wodňan-Prachatitz
51.300	25.400	36.400	78.300	114.700	2.164	34.866	78.154	113.020	2.132	+ 1·5	3.246	3.198	Wolframs-Teltsch
32.000	12.800	19.000	35.600	54.600	3.211	18.319	37.281	55.600	3.271	— 1·8	4.817	4.907	Wotic-Selčan
118.400	41.100	89.300	151.700	241.000	3.171	88.785	165.469	254.254	3.345	— 5·2	4.757	5.018	Ybbstalbahn
16.900	312.000	5.000	244.600	249.600	41.600	5.054	231.586	236.640	39.440	+ 5·5	62.400	59.160	Zeltweg-Fohnsdorf
129.600	126.500	109.600	272.700	382.300	4.394	118.234	278.199	396.433	4.557	— 3·6	6.591	6.836	Zeltweg-Wolfsb. u. Unterdraub.-Wöllan
61.000	36.700	40.700	97.300	138.000	2.654	38.312	93.985	132.297	2.544	+ 4·3	3.981	3.816	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
23.287	49.776	12.395	76.099	88.494	3.687	11.302	60.549	71.851	2.994	+ 23·1	5.530	4.491	Časlau - Zawratetz und Časlau-Močowitz
11.450	77.698	3.339	51.338	54.677	10.935	3.666	57.019	60.685	12.137	— 9·9	16.402	18.206	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
													1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
1,697.880	5,866.368	884.260	7,793.686	8,677.946	85.920	947.200	7,353.437	8,300.637	82.184	+ 4·5	128.880	123.276	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen
795.006	398.404	514.213	1,048.728	1,562.941	10.283	514.648	965.226	1,479.874	9.736	+ 5·6	15.425	14.604	Lokalb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg
1,833 599	1,562.894	1,661.399	5,180.847	6,842.246	20.364	1,633.161	5,198.676	6,831.837	20.829	— 2·2	30.546	31.244	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
644.200	1,842.908	981.036	4,249.443	5,230.479	28.121	964.879	4,036 200	5,001.079	26 888	+ 4·6	42.182	40.332	Linie lit. A
1,146.558	3,121.500	1,573.903	7,780.634	9,354.537	39.638	1,599.326	7,602.603	9,201.929	38.991	+ 1·7	59.457	58.487	Linie lit. B
352.838	494.698	272.998	1,767.241	2,040.239	22.420	302.101	1,575.626	1,877.727	20.634	+ 8·7	33.630	30.951	Graz-Köfl. E. u. B.-G.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
7,823.732	9,295.475	12,176.535	46,126.964	58,303.499	56.278	12,271.682	46,095.644	58,367.326	56.339	— 0·1	84 417	84.509	Hauptbahnnetz
996.546	568.165	421.983	1,146.825	1,568.808	5.212	428.634	1,110.774	1,539.408	5.114	+ 1·9	7.818	7.671	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
720 744	974.536	618.725	3,356.611	3,975.336	62.115	585.133	3,234.455	3,819.588	59.681	+ 4·1	93.173	89.522	Österr. Strecke
99.037	897.131	43.697	920.083	963.780	64.252	45.093	763.138	808.231	53.882	+ 19·3	96.378	80.823	Leoben-Vordernberger
													Österr. Nordwestbahn
3,297.382	2,533.129	4,429.380	11,356.490	15,785.870	25.136	4,553.462	11,583.895	16,137.357	25.696	— 2·2	37.704	38.544	Garantierte Strecken
1,490.263	2,551.620	1,728.499	8,224.546	9,953.045	32.106	1,814.921	7,859.203	9,674.124	31.207	+ 2·9	48.159	46.810	Ergänzungsnetz
8,455.375	6,115.381	10,073.581	28,116.075	38,189.656	27.957	10,110.083	28,362.934	38,473.017	28.164	— 0·8	41.936	42.246	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellsch.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate August 1905	1904	Im Monate August 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differenz pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende August 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . .	33	33	58.528	31.433	26.063	47.611	73.674	2.233	80.769	2.448	— 8·8	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Lokalbahnen in Österreich	1.516	1.516	3,097.651	533.920	3,732.172	5,374.117	9,106.289	6.007	9,003.133	5.939	+ 1·1	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	102.593	. . . .	25.080	. . . .	25.080	6.270	24.256	6.064	+ 3·4	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	251.140	193.595	189.903	626.460	816.363	2.864	832.891	2.922	— 2·0	285	285
Eisenbahn Wien-Aspang	89	89	120.540	53.862	108.986	112.445	221.431	2.488	229.062	2.573	— 3·3	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	38.820	63.840	24.973	210.792	235.765	3.627	231.779	3.566	+ 1·8	65	65
2. Selbständige Lokalbahnen.													
Aktien-Ges. der Wiener Lokalb. .	36	36	401.559	57.755	60.736	60.586	121.322	3.370	117.626	3.267	+ 3·2	34	34
Auspitzer Lokalbahn	7	7	5.139	2.496	1.229	2.654	3.883	555	3.997	571	— 2·8	7	7
Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc) *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Böhmische Commerzialbahnen .	193	193	42 421	22.777	21.560	71.264	92.824	481	93.551	485	— 0·8	193	193
Böhmisch-Leipa—Steinschönau .	22	22	6.273	1.551	3.135	3.114	6.249	284	4 575	208	+ 36·5	22	22
Bozen-Meraner Bahn	31	31	42.431	14.038	56.153	55.040	111.193	3.587	82 389	2.658	+ 35·0	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz . . .	16	16	3.387	4.047	1.406	3.417	4.823	301	10.322	645	— 53·3	16	16
Brünn-Lösch	6	. . .	22.162	118	4.406	276	4.682	780	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	42	42	369.294	1.169	103.839	3.012	106.851	2.544	102.595	2.443	+ 4·1	42	42
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	4.315	1.485	4.175	6.349	10.524	421	10.679	427	— 1·4	25	25
Friedländer Bezirksbahnen . . .	41	41	33.894	10.026	11.471	16.212	27.683	675	27.531	671	+ 0·6	41	41
Gänserndorf-Gaunersdorf . . .	22	22	12.466	3.254	6.167	5.736	11.903	542	11.346	516	+ 4·8	22	22
Gmundener elektrische Bahn . .	3	3	21.843	. . . .	6.531	. . . .	6.531	2.177	6.236	2.079	+ 4·7	3	3
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	4 324	1.451	3.165	4.171	7.336	293	8.400	336	— 12·8	25	25
Hruschau—Polnisch-Ostrau . .	4	4	16.954	4.107	2.692	3.353	6.045	1.511	5.056	1.264	+ 19 6	4	4
Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway u. elektr. Straßenbahn)	15	12	211.058	668	36.456	217	36.673	2.445	28.542	2.378	+ 2·8	13	12
Korneuburg-Ernstbrunn	30	. . .	16.340	4.037	13.676	8.876	22.552	752	. . . .	. . .	. . .	30	. . .
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	18	4.924	1.246	3.295	3.913	7.208	400	6.755	375	+ 6·7	18	18
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	11.726	6.372	2.851	7.647	10.498	3.499	8.304	2.768	+ 26·4	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.859	635	2.530	1.618	4.148	218	4.387	231	— 5·6	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	3.190	4.331	1.299	3.968	5.267	439	5.514	460	— 4·6	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	3.197	3.332	2.908	3.245	6.153	205	5.148	171	+ 19·9	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.522	520	650	952	1.602	107	1.449	97	+ 10·3	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	17.468	2.055	21.366	8 055	29.421	1.226	31.557	1.315	— 6·7	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.845	5.301	1.388	5.948	7.336	489	8.301	553	— 11 6	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn . . .	8	8	18.309	5.992	6.068	11.066	17.134	2.142	16.598	2.075	+ 3·2	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn .	82	82	15.657	6.558	11.944	16.952	28.896	352	23.160	282	+ 19·9	82	82
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	9.336	1.542	4.930	4.918	9.848	394	8.852	354	+ 11·3	25	25
Pielachtalbahn	71	49	22.611	4.311	18.039	9.942	27.981	396	23.882	487	— 18·4	52	49
Polna-Stecken—Polna-Stadt . .	6	. . .	2.057	587	706	1.007	1.713	285	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Přivoz (Oderfurt) — M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	10	10	228.268	3.434	31.522	3.396	34.918	3.492	38.144	3.814	— 8·4	10	10
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	4.600	2.731	4.285	7.402	11.687	779	10.235	681	+ 14·4	15	15
Radkersburg-Luttenberg	25	25	4.961	3.601	3.032	5.767	8.799	352	6.761	270	+ 30·5	25	25
Rohitscher Lokalbahn	29	29	7.033	1.228	7.128	4.760	11.888	410	12.444	429	— 4·4	29	29
Saitz-Czeicz-Göding	38	38	8.370	4.979	4.561	8.064	12.625	332	12.855	338	— 1·8	38	38
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	81.215	5.190	36.103	8.418	44.521	3.180	42.866	3.062	+ 3·9	14	14
Salzburg-Lamprechtshausen . .	25	25	12.994	3.367	8.209	6.585	14.794	592	14.505	580	+ 2·1	25	25
Salzkammergut-Lokalb.-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstr.) . .	67	67	58.481	4.118	96.447	12.959	109.406	1.633	108.541	1.620	+ 0 8	67	67
Schafbergbahn	6	6	4.166	. . . .	26.561	. . . .	26.561	4.427	26.304	4.384	+ 1·0	2	3
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.) .	42	42	41.594	10.788	25.759	19.481	45.240	1.077	45.705	1.088	— 0·9	42	42
Schneebergbahn (Zahnradstr.) . .	10	10	6.413	38	20.806	259	21.065	2.106	16.848	1.684	+ 25·1	4	4
Stammersdorf-Auersthal	22	22	24.765	751	10.822	1,497	12.319	560	10.603	482	+ 16 2	22	22
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	14.108	33.182	5.110	37.223	42.333	2.352	40.596	2.255	+ 4·3	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	13.447	3.770	10.350	10.300	20.650	430	21.160	441	— 2·5	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.723	2.752	641	3.649	4.290	715	3.689	615	+ 16·3	6	6
Steiermärkische Landesbahnen .	49	49	21.951	9.877	12.340	17.342	29.682	606	31.000	633	— 4·4	49	49
Stubaitalbahn (elektr. Betrieb) .	18	18	23.767	576	40.850	2.158	43.008	2.389	38.033	2.113	+ 13·1	17	2

*) Der Verkehr war im Monate August 1905 und 1904 eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende August 1905 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August 1905: für Personen und Gepäck (Kronen)	1905: für Güter (Kronen)	1905: im ganzen (Kronen)	1905: pro Kilom. (Kronen)	1904: für Personen und Gepäck (Kronen)	1904: für Güter (Kronen)	1904: im ganzen (Kronen)	1904: pro Kilom. (Kronen)	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate: 1905 (Kronen)	1904 (Kronen)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
394.220	239.459	160.177	397.954	558.131	16.913	159.586	424.010	583.596	17.685	− 4·4	25.370	26.528	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
15,626.420	4,361.274	22,368.635	43,042.412	65,411.047	43.147	21,732.601	42,088.876	63,821.477	42.099	+ 2·5	64.721	63.149	Hauptnetz u. Lokalb. in Österreich
414.947	. . . . .	99.943	. . . .	99.943	24.986	89.760	. . . . .	89.760	22.440	+ 11·3	37.479	33.660	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,545.804	1,381.357	1,139.826	4,431.770	5,571.596	19.549	1,231.900	4,374.225	5,606.125	19.670	− 0·6	29.323	29.505	Süd-Nordd. Verbindgsb.
590.709	362.665	494.639	791.483	1,286.122	14.450	514.036	861.054	1,375.090	15.450	− 6·4	21.675	23.175	Wien-Aspang Bahn
289.771	502.203	194.694	1,657.247	1,851.941	28.491	195.015	1,619.771	1,814.786	27.919	+ 2·1	42.737	41.879	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													2. Selbst. Lokalbahnen.
1,459.732	379.745	303.147	383.385	686.532	20.192	310.792	334.727	645.519	18.986	+ 6·4	30.288	28.479	A.-G. d. Wiener Lokalb.
37.508	11.887	9.060	13.742	22.802	3.257	9.269	15.887	25.156	3.594	− 9·4	4.886	5.391	Auspitzer Lokalbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc)
273.091	139.781	138.922	430.976	569.898	2.953	145.670	463.158	608.828	3.155	− 6·4	4.430	4.733	Böhm. Kommerzialb.
35.663	18.078	16.991	25.310	42.301	1.923	17.448	16.692	34.140	1.551	+ 23·9	2.885	2.327	B.-Leipa-Steinschönau
287.092	88.220	405.450	351.074	756.524	24.404	369.124	268.764	637.888	20.577	+ 18·6	36.606	30.866	Bozen-Meraner Bahn
21 895	21.449	8.966	22.127	31.093	1.943	9.302	51.670	60.972	3.811	− 49·0	2.915	5.717	Brandeis-Neratowitz
35.745	269	7.638	386	8.024	8.024	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	12.036	. . .	Brünn-Lösch
2,611.797	7.494	693.645	19.592	713.237	16.982	663.954	18.811	682.765	16 256	+ 4·5	25.473	24.384	Dampftramway-Ges. vorm. Krauß & Co
25.831	13 126	25.194	49.896	75.090	3.004	25 242	55.738	80.980	3.239	− 7·3	4.506	4.858	Deutschbrod-Humpoletz
210.669	81.200	73.220	133.141	206.361	5.033	71.216	125.163	196.379	4.790	+ 5·1	7.550	7.185	Friedländer Bezirksb.
73.517	15.338	38 678	34.880	73.558	3.344	38.420	27.516	65.936	2.997	+ 10·4	5.016	4.496	Gänsernd.-Gaunersd.
83.630	. . . . .	22.652	. . . . .	22.652	7 551	21.430	. . . . .	21.430	7.143	+ 5·7	11.327	10.715	Gmundener elektr. Bahn
21.327	10.992	14.945	29.495	44.440	1.777	16.724	35.494	52.218	2.088	− 14·9	2.665	3.132	Gr.-Priesen-W.-Auscha
129.547	32.565	21.531	26.816	48 347	12.087	22.563	23.731	46.294	11.574	+ 4·4	18.131	17.361	Hruschau—Poln.-Ostrau
864.632	1.288	174.962	1.432	176.394	13.569	158.584	432	159.016	13.251	+ 2·4	20.354	19.877	Innsbruck-Hall i. T. (Dampft. u. elek. Strb.)
75.415	26.006	55 364	52.866	108.230	3.608	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	5.412	. . .	Korneuburg-Ernstbrunn
28.765	12.464	15.663	29 757	45.420	2.523	17.007	25.609	42.616	2.368	+ 6·5	3.784	3.552	Kühnsdorf-Eisenkappel
80.073	43.565	19.249	40.434	59.683	19.894	19.524	34.302	53.826	17.942	+ 10·8	29.842	26.913	Kuttenberger Lokalb.
26.607	5.356	16.325	13.433	29.758	1.565	16.269	12.342	28.611	1.505	+ 4·0	2.348	2.258	Laibach-Oberlaibach
22.986	34.882	9.066	31.617	40.683	3.390	9.380	34.355	43.735	3.645	− 7·0	5.085	5.468	Lundenburg-Eisgrub
18.106	22.530	16.378	24 360	40.738	1.357	15.829	26 646	42.475	1.416	− 4·2	2.035	2.124	Melnik-Mšeno
9.800	4.598	3.872	7.702	11.574	772	4.239	7.771	12.010	801	− 3·6	1.158	1.202	Mšeno—Unter-Cetno
131.143	14.650	182.509	60.074	242.583	10.108	187.396	53.280	240.676	10.027	+ 0·8	15.162	15.041	Mori-Arco-Riva a. G.
18.849	45.392	8.438	52.876	61.314	4.088	8.087	53.201	61.288	4.086	+ 0·1	6.132	6.129	Mutenitz-Gaya
111.050	54.886	38 548	89.732	128.280	16.035	34.987	79.779	114.766	14.346	+ 11·8	24.053	21.519	Neutitscheiner Lokalb.
82.261	44.317	61.809	113.746	175.555	2.141	60.402	114.713	175.115	2.147	− 0·3	3.212	3.221	N.-Ö. Waldviertelbahn
63.030	11.653	31.469	39.905	71.374	2.855	27.925	32.777	60.702	2.428	+ 17·6	4.283	3.642	Otrokowitz-Wisowitz
101.866	29.906	80.077	68 949	149.026	2.866	67.769	71.290	139.059	2.837	+ 1·0	4.299	4.256	Pielachtalbahn
11.059	3.480	3.884	5.729	9.613	1 602	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.403	. . .	Polna-Steck.—Polna-St.
1,763.886	23.002	252.043	24.043	276.086	27.609	223.179	30.692	253.871	25.387	+ 8·8	41.414	38.081	Přivoz (Oderfurt)-M.-Ostrau-Witkow.-Ellg.
27.239	18.791	18.404	45.920	64.324	4.288	18.339	50.536	68.875	4.591	− 6·6	6.432	6.886	Reichenau a/K.-Solnitz
30.285	19.141	18.148	34.660	52.808	2 112	17.524	28.919	46.443	1.858	+ 13·9	3.168	2.787	Radkersburg-Luttenbg.
32.456	11.624	29.478	36.794	66.272	2.285	32.223	40 566	72.789	2.509	− 8·9	3.428	3.764	Rohitscher Lokalbahn
55.879	39.962	26.861	66.274	93.135	2.451	26.548	77.700	104.248	2.743	− 10·7	3.677	4.115	Saitz-Czeicz-Göding
283.518	40.034	111.178	60 826	172 004	12.286	108.115	59.263	167.378	11.956	+ 2·8	18.429	17 934	Salzburger Eisenb. u. Tr.
82.119	27.362	51.711	49.494	101.205	4.048	50.619	42.805	93.424	3.737	+ 8·3	6.072	5.606	Salzburg-Lamprechtsh.
177.621	30.675	254.945	82.767	337.712	5.041	249.962	89.042	339.004	5.060	− 0·4	7.562	7.590	Salzkammergut-Lokalb. (Adhäsionsstrecken)
8.763	10	54.880	74	54.954	27.477	53.643	. . . . .	53.643	17.881	+ 53·7	41.216	26.822	Schafbergbahn
210.674	74.941	118.786	135.980	254.766	6.065	119.370	136.675	256.045	6.096	− 0·5	9.098	9 144	Schneebergb. (Adh.)
15.209	146	46.551	681	47.232	11.808	47.842	1.248	49.090	12.273	− 3·7	17.712	18.410	Schneebergb. (Zahnr.)
116.379	4.987	48.676	10.286	58.962	2.680	44.125	7.974	52.099	2.368	+ 13·2	4.020	3.552	Stammersdorf-Auersthal
96.289	264.367	32.729	299.460	332.189	18.455	30.405	269.208	299.613	16.645	+ 10·8	27.683	24.968	Standing-Stramberger L.
83.474	32.480	62.520	82.810	145.330	3.028	63.600	85.540	149.140	3.107	− 2·5	4.542	4.661	Steyrtal-Bahn
8.209	22.084	2.925	27.412	30.337	5.056	2.627	27.161	29.788	4.965	+ 1·8	7.584	7.448	Stramberg-Wernsdorf
104.317	78.849	58.267	134.522	192.789	3.934	59.179	127.898	187.077	3.818	+ 3·0	5.901	5.727	Steiermärk. Landesb.
76.747	3.316	111.465	13.814	125 279	7.369	37.838	195	38.033	19.017	− 61·3	11.054	28.526	Stubaitalb. (elekt. B.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate August		Im Monate August 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate August 1905				1904		Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende August	
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Swoleňoves-Smečna	10	10	3.670	19.990	543	24.987	25.530	2.553	24.969	2.497	+ 2·2	10	10
Troppau-Grätz	8	...	10.847	834	3.650	1.197	4.847	606	....	...	...	2	...
Überetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	25.955	1.490	23.049	5.870	28.919	1.928	28.020	1.868	+ 3·2	15	15
Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	8	8	4.945	2.425	1.683	7.114	8.797	1.100	8.916	1.115	— 1·3	8	8
Zillertalbahn	32	32	22.007	1.586	29.275	5.814	35.089	1.097	35.610	1.113	— 1·4	32	32
Summe	20.950	20.619	19,287.346	9,771.923	20,573.373	42,155.651	62,729.024	2.994	61,582.018	2.987	+ 0·2	20.848	20.576
B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.													
1. Mit Dampfbetrieb.													
Achenseebahn	6·31	6·31	17.519	345	28.842	1.796	30.638	...	31.085	...	...	...	...
Gaisbergbahn	5·25	5·25	10.119	15	25.354	486	25.840	...	25.530	...	...	...	...
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn	8·37	8·37	33.270	481	23.778	1.677	25.455	...	26.791	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	30.695	166	15.779	617	16.396	...	17.661	...	...	...	...
Königshof-Beraun-Koněprus	11·93	11·52	....	15.750	....	16.177	16.177	...	17.070	...	...	...	...
Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt	3·37	3·37	14.165	....	2.355	....	2.355	...	1.978	...	...	...	...
2. Mit elektrischem Betriebe.													
Aussiger elektrische Straßenbahn	8·83	8·83	201.452	....	19.648	....	19.648	...	20 061	...	...	...	...
Bielitz-Zigeunerwald	4·85	4·85	65.128	....	11.966	....	11.966	...	11.676	...	...	...	...
Brünner elektrische Straßenbahn	22·20	22·20	594.914	10 020	78.681	13.906	92 587	...	87.537	...	...	...	...
Brüx-Oberleutensdorf-Fohnsdorf	12·91	12·91	64.757	....	13.017	....	13.017	...	14.215	...	...	...	...
Czernowitzer elektr. Straßenbahn	6·44	6·44	222.482	....	22.394	....	22.394	...	18.996	...	...	...	...
Dornbirn-Lustenau	11·13	11·13	23 462	37	6.590	325	6.915		7.242	...	...	...	...
Gablonzer elektr. Straßenbahn	22·78	21·12	147.466	2.230	29.492	6.071	35.563	...	31.337	...	...	...	...
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·19	32·19	642.092	....	106.808	....	106.808	...	104.180	...	...	...	...
Graz-Maria Trost	5·13	5·13	53.419	....	12.696	....	12.696	...	14.009	...	...	...	...
Krakauer elektrische Kleinbahn	10·69	10·69	463 000	....	41.907	....	41.907	...	38.243	...	...	...	...
Laibacher elektr. Straßenbahn	5·11	5·11	87.806	....	10.715	....	10.715	...	10.210	...	...	...	...
Lemberger elektr. Straßenbahn	8·33	8·33	634.181	....	61.710	....	61.710	...	54.185	...	...	...	...
Marienbader elektr. Stadtbahn	2·20	2·20	71.436	....	17.409	....	17.409	...	16.835	...	...	...	...
Mendelbahn (Kaltern - Mendel) [Adhäsions- u. Drahtseilbahn]	4·55	4·55	13.706	211	34.743	1.796	36.539	...	34.117	...	...	...	...
Olmützer elektrische Straßenbahn	5·35	5·35	98.917	....	15.179	....	15.179	...	14.772	...	...	...	...
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	9·35	103.475	....	13.726	....	13.726	...	13.801	...	...	...	...
Polaer elektrische Straßenbahn	4·75	4.75	119.947	....	11.502	....	11.502	...	11.270	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	125.509	....	18.830	....	18.830	...	17.314	...	...	...	...
Prager elektrische Straßenbahn	46·03	44·83	1,814.913	....	232.911	....	252.911	...	208.700	...	...	...	...
Reichenberger elektr. Straßenb.	7·21	6·14	181.787	....	22.218	....	22.218	...	20.552	...	...	...	...
Teplitz-Eichwald	10·52	10·52	145.325	...	25.225	....	25.225	...	23.807	...	...	...	...
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	985.800	....	113.053	....	113.053	..	106.731	...	...	...	...
Triester elektrische Kleinbahn, Triest-Opčina	5·18	5·18	39.397	587	19.258	1.518	20.776	...	23.564	...	...	...	...
Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr	11·91	11·91	254.774	....	47.776	....	47.776	...	48.064	...	...	...	...
Wien (Praterstern)-Kagran *)	...	5·28	....	....	....	....	....	...	17.733	...	...	...	...
Wiener städtische elektrische Straßenbahnen	184·14	177·70	13,735.628	....	1,961.690	....	1,961.690	...	1,835.869	...	...	...	...
3. Drahtseilbahnen.													
Kaiser Franz Joseph - Brücke—Belvedere in Prag	0·11	0·11	31.591	....	1.128	....	1.128	...	973	...	...	...	...
Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag	0·40	0·40	10.956	....	1.596	....	1.596	...	1.857	...	...	...	...
Salzburg-Festg. Hohensalzburg	0·20	0·20	35.350	....	13.625	....	13.625	...	13 173	...	...	...	...
Schloßbergbahn in Graz	0·21	0·21	21.095	....	4.033	....	4.033	...	4.035	...	...	...	...
Summe	508·05	502·55	21,095.533	29.842	3,065.634	44.369	3,110.003	...	2,942.097	...	...	...	...

*) Die Ergebnisse der von der Gemeinde Wien erworbenen elektrischen Straßenbahn Wien (Praterstern)-Kagran erscheinen ab 1. Jänner 1905 unter den Wiener städtischen elektrischen Straßenbahnen ausgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende August 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1905				1904				Differz. pro Kilom. in Prozent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
21.464	176.141	3.233	220.184	223.417	22.342	3.221	228.522	231.743	23.175	— 3·6	33 513	34.763	Swoleňoves-Smečna
27.415	1.731	9.614	2.646	12.260	6.130	. . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . .	9.195	. . .	Troppau-Grätz
109.400	17.343	91.372	71.817	163.189	10.879	96.145	74.325	170.470	11.365	— 4·3	16.319	17.048	Überetscherbahn
15.416	17.991	5.361	51.960	57.321	7.165	5.106	47.346	52.452	6.557	+ 9·3	10.748	9.836	Wickwitz-Gießhübl S.
90.549	16 392	100.686	51.904	152.590	4.768	101.815	44.352	146.167	4.568	+ 4·4	7.152	6.852	Zillertalbahn
18,981.271	73,164.317	121,329.042	314,171.136	435,500.178	20.889	119,476.480	307,414.631	426,891.111	20.747	+ 0·7	31.334	31.121	**Summe**
													B. Kleinbahnen u. diesen gleichzuhaltende Bahnen.
													1. Mit Dampfbetrieb.
35.836	1.093	60.474	5.317	65.791	. . .	61.978	4.851	66.829	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
24.872	193	57.782	2.414	60 196	. . .	59.403	2.180	61.583	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
100.312	2.214	66.755	7.576	74.331	. . .	70.639	1.878	72.517	. . .	. . .	. . .	. . .	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn
139.702	643	76.720	2.599	79.319	. . .	84.816	2.700	87.516	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	113.450	. . . . .	117.505	117.505	. . .	. . . .	114.396	114.396	. . .	. . .	. . .	. . .	Königshof-B.-Koněprus
106.524	. . . . .	17.447	. . . . .	17.447	. . .	16.350	. . . . .	16.350	. . .	. . .	. . .	. . .	Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt
													2. Mit elektr. Betriebe.
1,449.837	. . . . .	141.845	. . . . .	141.845	. . .	141.964	. . . . .	141.964	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. St.B.
382.999	. . . . .	65.189	. . . . .	65.189	. . .	68.967	. . . . .	68.967	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
4,756.671	71.469	597.473	90.804	688.277	. . .	581.174	108.818	689.992	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner elektr. St.B.
488.398	. . . . .	95.022	. . . . .	95.022	. . .	106.016	. . . . .	106.016	. . .	. . .	. . .	. . .	Brüx-Oberleutensdorf-Fohnsdorf
1,249.294	. . . . .	127.670	. . . . .	127.670	. . .	113.644	. . . . .	113.644	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elek. St.B.
146.091	275	43.727	2.454	46.181	. . .	50.371	1.576	51.947	. . .	. . .	. . .	. . .	Dornbirn-Lustenau
1,034.138	15.810	202.021	42.287	244.308	. . .	180.931	43.759	224.690	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. St.B.
4,802.062	. . . . .	813.824	. . . . .	813.824	. . .	791.051	. . . . .	791.051	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
290.059	. . . . .	66.997	. . . . .	66.997	. . .	68.038	. . . . .	68.038	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
3,480.200	. . . . .	314.435	. . . . .	314.435	. . .	294.983	. . . . .	294.983	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
631.063	. . . . .	77.480	. . . . .	77.480	. . .	74.817	. . . . .	74.817	. . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. St.B.
5,242.165	. . . . .	491.368	. . . . .	491.368	. . .	433.750	. . . . .	433.750	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger elektr. St.B
243.572	. . . . .	55.215	. . . . .	55.215	. . .	54.128	. . . . .	54 128	. . .	. . .	. . .	. . .	Marienbader elektrische Stadtbahn
36.761	414	91.722	3.671	95 393	. . .	95.402	3.101	98.503	. . .	. . .	. . .	. . .	Mendelbahn (Kaltern-Mendel) (Adhäs.- u. Drahtseilb.)
719.213	. . . . .	110.308	. . . . .	110.308	. . .	108.102	. . . . .	108.102	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.B.
795.348	. . . . .	93.472	. . . . .	93.472	. . .	97.670	. . . . .	97.670	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsener elektr. Kleinb.
678.480	. . . . .	78.088	. . . . .	78.088	. . .	66.106	. . . . .	66.106	. . .	. . .	. . .	. . .	Polaer elektr. Straßenb.
1,059.923	. . . . .	157.393	. . . . .	157.393	. . .	151.120	. . . . .	151.120	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
15,713.841	. . . . .	2,091.792	. . . . .	2,091.792	. . .	1,901.834	. . . . .	1,901.834	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Straßenb.
1,207.798	. . . . .	150.440	. . . . .	150.440	. . .	139.572	. . . . .	139.572	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger el. St.B.
1,028.774	. . . . .	153 686	. . . . .	153.686	. . .	150.723	. . . . .	150.723	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
6,412.401	. . . . .	734 854	. . . . .	734.854	. . .	723.017	. . . . .	723.017	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester Tramway, elektr. Linien
226.838	4.991	114.483	15.006	129.489	. . .	110.886	12.253	123.139	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb., Triest-Opčina
1,822.131	. . . . .	314.446	. . . . .	314.446	. . .	308.510	. . . . .	308.510	. . .	. . .	. . .	. . .	Tramway- und Elektrizitäts-Ges. Linz-Urfahr
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	111.024	. . . . .	111.024	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien (Praterst.)-Kagran
18,866.952	. . . . .	16,988.044	. . . . .	16,988.044	. . .	16,117.152	. . . . .	16,117.152	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener städtische elektrische Straßenbahnen
													3. Drahtseilbahnen.
257.402	. . . . .	9.196	. . . . .	9.196	. . .	8 832	. . . . .	8.832	. . .	. . .	. . .	. . .	Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag
66 482	. . . . .	10.086	. . . . .	10.086	. . .	11.353	. . . . .	11.353	. . .	. . .	. . .	. . .	Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag
93.500	. . . . .	32.623	. . . . .	32 623	. . .	31.545	. . . . .	31.545	. . .	. . .	. . .	. . .	Salzburg-Festung Hohensalzburg
96.813	. . . . .	17.567	. . . . .	17.567	. . .	19.251	. . . . .	19.251	. . .	. . .	. . .	. . .	Schloßbergbahn in Graz
73,704 452	210.552	24,519.644	289.633	24,809.277	. . .	23,405.119	295.512	23,700.631	. . .	. . .	. . .	. . .	**Summe**

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro Mai 1905 resultiert ein Plus von K 2015, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 1,562.941 bereits enthalten ist.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahme gründet sich auf eine mäßige Steigerung der Verkehres im allgemeinen.

Bozen-Meraner Bahn. Die Mehreinnahmen resultieren gleichwie in den Vormonaten aus der fortdauernd gesteigerten Personenfrequenz und aus den durch die regere Bautätigkeit hervorgerufenen stärkeren Transporten.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate August 1905 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 1084, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 40.984, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 39.900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 18.270, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 4430, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 22.700 ergeben.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A stammt aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern, die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre.

Die definitiven Richtigstellungen pro April 1905 ergaben beim Unternehmen lit. A ein Plus von K 16.784 und beim Unternehmen lit. B ein Minus von K 33.037, welche Beträge in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits berücksichtigt sind.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Komp. Die Mehreinnahmen beruhen auf dem stärkeren Personen- und Frachtenverkehre.

Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. Die Mehreinnahmen sind eine Folge der erhöhten Frequenz im Personenverkehre.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate August 1905 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 40.201 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 49.411.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 361 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 49.135.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	7.671 t
Mehl und Mahlprodukten	„	6.592 t
Holz aller Art	„	1.097 t
Steinen aller Art	„	2.273 t
Erzen und Schlacken	„	12.654 t
Eisen und Stahl	„	13.285 t
Kohlen	„	33.615 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Zucker, raffiniert	um	387 t
Zucker, roh	„	2.170 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 13.918 Personen und das Erträgnis um K 5090 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 2288 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2495 auf.

Transportzunahmen zeigten sich besonders bei

Getreide aller Art	um	908 t
Steinen aller Art	„	708 t
Eisen und Stahl	„	980 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Mehl und Mahlprodukten	um	263 t
Zucker, raffiniert	„	791 t
Holz aller Art	„	3.245 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 156 Personen ab und das Erträgnis um K 2051 zu. Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 1470 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 9146 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Holz aller Art, Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und die Artikel Zucker, raffiniert, Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate August 1904, im Personenverkehre eine Zunahme um 737 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 959, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 912 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1189.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs des Artikels Getreide aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Zunahme um 667 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 672, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 149 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 324.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Steine aller Art eine Mehr- und betreffs des Artikels Holz aller Art eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Auspitzer Lokalbahn resultierte im Monate August 1905 gegenüber dem Monate August 1904 im Personenverkehre eine Abnahme um 134 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 8, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 51 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 122.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich der Artikel Getreide aller Art und Steine aller Art eine Mehr- und rücksichtlich des Artikels Holz aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Was die Lokalbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Zunahme um 214 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 275, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 1204 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1240.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art, ferner Mehl und Mahlprodukte eine Transportzunahme und die Artikel Holz aller Art und Steine aller Art eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub nahm in diesem Monate gegenüber dem gleichen

des Vorjahres der Personenverkehr um 252 Personen und das Erträgnis um K 57 ab. Im Güterverkehre trat eine Abnahme des Frachtquantums um 216 t und des Erträgnisses um K 190 ein.

Eine Minderbeförderung ist insbesondere rücksichtlich der Artikel Mehl und Mahlprodukte, Holz aller Art und Steine aller Art zu verzeichnen.

Was die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so verzeichnet sie im Personenverkehre eine Abnahme der Frequenz um 76 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 20; dann im Güterverkehre eine Zunahme um 92 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 581.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen pro Mai 1905 ergab ein Plus von K 287.023, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 58,303.499 bereits enthalten ist.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke). Die Mehreinnahme ist sowohl dem lebhafteren Personenverkehre, als auch den stärkeren Getreidetransporten zuzuschreiben.

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro April 1905 ergab sich ein Plus von K 8103, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 3,975.336 bereits berücksichtigt ist.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Die Mindereinnahme ist eine Folge des geringeren Bedarfes der beteiligten Zementfabriken an Rohmaterial zur Zementerzeugung.

Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate August 1905 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro August 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Österr. Nordwestbahn:

Garantiertes Netz . . .	— 5.720	Personen	+ K 14.364
Ergänzungsnetz . . .	— 7.071	„	— „ 14.999
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 16.498	„	— „ 13.278

Die Mehreinnahme auf dem garantierten Netze ist auf die Zunahme des Verkehres in weiteren Strecken rückzuführen.

Die Mindereinnahme auf dem Ergänzungsnetze ist eine Folge des allgemeinen schwächeren Verkehres. Die Mindereinnahme auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn trotz erhöhten Verkehres läßt auf eine Abnahme der Frequenz in weiteren Entfernungen schließen.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro August 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Öst. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 8.807 t	— K 80.575
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 30.715 t	+ „ 70.690
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	+ 10.143 t	— „ 3.250

Die Mindereinnahme auf dem garantierten Netze und auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn lassen darauf schließen, daß die Güterbewegung in weiteren Strecken schwächer und in kurzen Strecken stärker war.

Die Mehreinnahme auf dem Ergänzungsnetze entspricht dem gesteigerten Elbeverkehre, welcher sich mit Rücksicht auf die günstigen Wasserverhältnisse lebhaft entwickeln konnte.

Die definitiven Abrechnungen pro April 1905 ergaben Mehreinnahmen, und zwar beim garantierten Netze von K 53.700, beim Ergänzungsnetze von K 22.746 und bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn von Kronen 22.291, welche in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits inbegriffen sind.

Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro April 1905 ergab ein Plus von K 10.711, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 38,189.656 bereits enthalten ist.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluß der Lokalbahnen, im Monate August 1905 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 122.550 erfahren:

Hiervon entfallen auf den
Personenverkehr + K 5.481
Frachtenverkehr + K 117.069

Die Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben, sowie die elektrische Bahn Mödling-Brühl haben gleichfalls Mehreinnahmen aufzuweisen.

Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn K 1.619
Personenverkehr + K 1.104
Frachtenverkehr + K 515
bei letztgenannter Bahn . . . . K 824

Dagegen hat die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg eine Mindereinnahme von K 229 zu verzeichnen.
Personenverkehr — K 384
Frachtenverkehr + K 155

Von den Pachtbahnen weisen nachstehende eine Zunahme der Erträgnisse aus:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . K 3.986
Personenverkehr — K 961
Frachtenverkehr + K 4.947

Leoben-Vordernberger Bahn . . . K 27.842
Personenverkehr + K 394
Frachtenverkehr + K 27.448

Graz-Köflacher Bahn . . . . K 8.333
Personenverkehr — K 2.515
Frachtenverkehr + K 10.848

Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . K 2.038
Personenverkehr + K 124
Frachtenverkehr + K 1.914

Eine Abnahme der Einnahmen trat hingegen ein bei der

Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee um . . . . K 2.136
Personenverkehr — K 3.336
Frachtenverkehr + K 1.200

und bei der

Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . K 239
Personenverkehr + K 107
Frachtenverkehr — K 346

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen des Hauptbahn- und Lokalbahnnetzes (exkl. der elektrischen Bahn Mödling-Brühl) pro Mai 1905 resultiert ein Plus von K 461.650, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 65,411.047 bereits berücksichtigt ist.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate August 1905 wurden um 6172 Personen mehr befördert, wogegen die Einnahmen aus dem Personenverkehre einen Ausfall von K 178 ergaben. Dieser Gegensatz findet seine Erklärung in dem Umstande, daß die Vergleichsziffern der vorjährigen Einnahmen definitive, die für das laufende Jahr aber provisorisch ermittelte sind, deren seinerzeitige Richtigstellung wie in den Vorjahren erfahrungsgemäß eine beträchtliche Mehreinnahme ergeben dürfte.

Im Güterverkehre wurden um 2035 t weniger verfrachtet und resultiert hieraus eine Mindereinnahme von K 7453, welcher Ausfall auf die schwächere Verfrachtung von Ziegel, Zement, mineralischer Kohle, Papier und Holz zurückzuführen ist.

Im gesamten verbleibt somit eine Mindereinnahme von K 7631.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecken. Im gesamten zeigt sich eine Mindereinnahme von K 465.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Der Verkehr auf der Zahnradstrecke ergab infolge stärkeren Besuches des Hochschneeberges eine Gesamtmehreinnahme von K 4217.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 352. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. Oktober wurden an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend das Pensionsfondsstatut der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft;
2. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Amtsgebaren des Staatsbahn-Direktors in Pilsen Hofrates Tuček und betreffend die geplante Dreiteilung der Sektion IV des Eisenbahnministeriums und die beabsichtigte Besetzung der Vorstandsstelle der maschinentechnischen Sektion mit dem Staatsbahn-Direktor in Pilsen Hofrat Tuček.

In der 353. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Oktober wurden nachstehende Interpellationen überreicht, und zwar:

I. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

1. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Gewährung einer 20prozentigen Zulage zu den Bezügen des Personales der Staatsbahnstation Pilsen;

2. der Abgeordneten Erb und Genossen, betreffend die Eröffnung der Pyhrnbahn, bezw. der Strecke Klaus—Spittal;

3. der Abgeordneten Dr. Schlegel und Genossen, betreffend die Ausbezahlung des vollen Lohnes an die Oberbauarbeiter der Direktion Linz;

4. der Abgeordneten Hans Hofer und Genossen, betreffend den Ausbau der Aspangbahn von Friedberg nach Aspang;

5. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Amtsgebaren des Staatsbahndirektors in Pilsen Hofrates Tuček;

6. der Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend das Verhalten der Bahnmeister Winter und Bürgermeister bei den Wahlen in das Provisionsinstitut der k. k. Staatsbahnen, betreffend den Zustand der Wächter-Diensthütten der Bahnerhaltungssektion Melk und betreffend das Vorgehen des Bahnarztes Dr. Erhart gegen die Frau eines Oberbauarbeiters in Hochfilzen in Tirol;

7. der Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen, betreffend die Einlegung eines Früh-Schnellzuges von Salzburg nach Wels zum Anschlusse nach Wien.

II. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums und den Herrn Minister des Innern.

Seitens der Abgeordneten Olszewski und Genossen, betreffend Mißbräuche bei der Frachtgebührenberechnung bei den Staatsbahnen und der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

III. An den Herrn Minister des Innern und den Herrn Leiter des Handels- und des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Schreiter und Genossen, betreffend die Ausgestaltung des Kosawitzer Elbehafens.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Änderung der Bezeichnung der Station Eleonorenhain.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Abänderung des Namens der Station Eleonorenhain der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg mit Gültigkeit vom 1. Mai 1906 in „Eleonorenhain-Kuschwarda" genehmigt.
[E.-M.-Z. 43 173.]

Ausland.

Preußen. (Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.) Am 1. Oktober ist die Bahnstrecke Burgsteinfurt (ausschließlich) — Gronau — Landesgrenze aus dem Bezirke der Verkehrsinspektion in Münster ausgeschieden und der Verkehrsinspektion in Emden unterstellt worden.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 4. bis 17. Oktober 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

4. Oktbr., *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A),
Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

5. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

6. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro),
Dampfer „Sultan", Kapitän P. A. Leva,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

7. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B),
Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

10. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Selene", Kapitän P. Passivich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

11. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A),
Dampfer „Bosnia", Kapitän G. Nicolich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

12. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

13. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro),
Dampfer „Thetis", Kapitän S. Cliunak,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

14. Oktbr., *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradas auf der Rückfahrt.

17. Oktbr., *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän N. Fonda, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 95·—.

Venedig.

5. Oktbr.,	Dampfer „Espero", Kapitän M. Braticevich	um Mitternacht.
9. „	Dampfer „Espero", Kapitän M. Braticevich	
12. „	Dampfer „Espero", Kapitän M. Braticevich	
16. „	Dampfer „Espero", Kapitän M. Braticevich	

Levante und Mittelmeer.

5. Oktbr., um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi.

5. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Galicia", Kapitän B. Bednarz, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

8. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Euterpe", Kapitän G. Knezevich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

8. „ Linie Triest—Alexandrien (extra) Dampfer „Bohemia", Kapitän M. Dabcevich, mit Berührung von Brindisi.

10. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Styria", Kapitän G. Burgstaller, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santà Maura und Prevesa.

12. „ um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi.

12. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Apollo", Kapitän T. Giaia, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

12. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Amphitrite", Kapitän C. Tomassevich, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

15. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Vesta", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh.

17. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Goritia", Kapitän C. Bar. Bretfeld, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

Ostindien, China und Japan.

12. Oktbr., um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Marq. Bacquehem", Kapitän A. Bilaffer, [von Fiume †) am 7. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Karachi, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „China", Kapitän S. Tomanovich, [von Fiume †) am 22. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Oktbr., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Bohemia", Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume †) am 25. Oktober] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoaba, und Durban.

Brasilien.

16. Oktbr., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Melpomene", Kapitän P. Giurgevich, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos, Montevideo und Buenos-Ayres.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Verschiedene Mitteilungen.

Verlosungen.

Am 2. Oktober:

Bozen-Meraner Bahn. Aktien I. und II. Em. und 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 proz. Prioritäten II. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 proz. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Eisenerz-Vordernberger Lokalbahn. 4 proz. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4 proz. und 2 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 proz. Goldprioritäten vom Jahre 1883 (Rückzahlung ab 1. April).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 proz. Gold- und 4 proz. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. April).

Lokalbahn Laibach-Stein. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Neue Bukowinaer Lokalbahnen. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 31. Dezember).

Österr. Nordwestbahn. Aktien lit. B (Rückzahlung ab 2. Jänner). 4 proz. Prioritäten, Em. 1885 (Rückzahlung ab 1. April).

Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritäten (Mark-Anlehen) vom Jahre 1895 und 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 proz. Prioritäten, Em. 1892 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lokalbahn Strakonitz-Winterberg. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Ungarische Westbahn. 4 proz. Prioritäten vom Jahre 1890 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Eisenbahn Wien-Aspang. 4 proz. Prioritäten vom Jahre 1886 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Wiener Lokalbahnen. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lokalbahn Wodňan-Prachatitz. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Dividenden.

Elektrische Kleinbahn Graz—Maria-Trost. K 3·—.

Elektrische Kleinbahn Prag-Lieben-Vysočan. K 15·—.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 2. Oktober in Anerkennung langjähriger, zufriedenstellender Dienstleistung beim Betriebe der Wiener Straßenbahnen allergnädigst zu verleihen geruht: dem Oberingenieur Wilhelm Koštal das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone, dem Beamten Franz Wiesmayer das Goldene Verdienstkreuz, dem Revisor Josef Haßler das Silberne Verdienstkreuz mit der Krone und dem Kondukteur Ferdinand Müldner, sowie dem Wagenführer Wenzel Šischka das Silberne Verdienstkreuz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Lokalbahnstrecke Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel.

Am 7. Oktober 1905 gelangt die normalspurige Lokalbahnstrecke Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel mit den Zwischenstationen Lindenau und Kunnersdorf für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr und der Personenhaltestelle Hermsdorf zur Eröffnung. Die Fahrkartenausgabe in der Haltestelle Hermsdorf findet im Zuge statt, die Aufnahme von Reisegepäck nur gegen Nachzahlung. Die Beförderung von explosiven Gegenständen ist ausgeschlossen.

Diese Strecke bildet die Fortsetzung der schon im Betriebe befindlichen Lokalbahnlinie Röhrsdorf—Zwickau i. B. der Böhmischen Nordbahn und wird fahrplanmäßig an diese angegliedert, so daß vom 7. Oktober 1905 an von Röhrsdorf über Zwickau i. B. nach Deutsch-Gabel ein direkter Zugsverkehr ohne Wagenwechsel stattfindet und in Deutsch-Gabel der Anschluß an die Linie der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vermittelt wird.

Prag, am 5. Oktober 1905. Z. 30.124/05.

V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905. [1468]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Ausgabe direkter Fahrkarten zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn einerseits und der Lokalbahn Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel anderseits.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Zwickau i. B.—Deutch-Gabel gelangen im Verkehre zwischen Deutsch-Gabel, Lindenau und Kunnersdorf einerseits und Stationen der Böhmischen Nordbahn anderseits direkte Fahrkarten II. und III. Wagenklasse zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Zwischen	Bodenbach		Tetschen, Bensen, Ebersdorf-Markersdorf, Rabstein, Böhm.-Kamnitz	
	II.	III.	II.	III.
	Wagenklasse, Personenzug			
Deutsch-Gabel . . .	350	190	300	170
Lindenau-Kunnersdorf	—	190	—	—

Im übrigen wird auf die in den Stationen aushängenden Tariftabellen verwiesen.

Für kombinierte Züge erhöhen sich die Personenzugsfahrpreise um den tarifmäßigen Schnellzugszuschlag.

Prag, am 2. Oktober 1905. Z. 29.848/05.

V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905. [1469]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgütertarif.

Berichtigung des Tarifes der Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, I. Abteilung, 1. Abschnitt, auf Seite 627 die Gebührenberechnungstabelle des Tarifes der Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt hinsichtlich der Wagenladungsklasse A durch folgende Frachtsätze zu ergänzen:

	Heller pro 100 kg
1— 8 km	19
11 km	23
13 km	26

Wien, am 4. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.056/05.

V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905. [1470]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Güter des Spezialtarifes 1.

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Güter des Spezialtarifes 1 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von		Frachtsätze in Heller pro 100 kg
Debreczen	nach Brünn St.E.G. und K.F.N.B.	257
Hadház		261
Nagy-Szt. Miklós		263
Nyir-Bogdány		273
Perjámos		267
Rácz-Szt. Péter		265
Sárafalva		265
Ujfehértó		265
Varjas		269

Die vorangeführten Frachtsätze gelangen in der umgekehrten Richtung auch für leere retourgehende Getreidesäcke bei Aufgabe in jedem Gewichte als Frachtgut zur Anwendung.

Wien, am 3. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905. [1471]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Einführung der Dienstanweisung Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 tritt die Dienstanweisung Nr. 7 in Kraft. Dieselbe enthält Aufnahme einiger deutscher und rumänischer Stationen in den Tarif, Änderung des Ausnahmetarifes Nr. 40 (Schamottesteine etc.), sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Wien, am 4. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.936/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905. [1472]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalkohlenverkehr.

Zusammenstellung von Frachtsätzen für die frachtgutmäßige Beförderung von Kohlen, mineralischen, etc., gültig vom 1. Jänner 1902.

Einbeziehung der Station Hinter-Třebaň Lokalbahn.

Mit Gültigkeit vom 21. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station der Lokalbahn Hinter-Třebaň — Lochowitz „Hinter-Třebaň Lokalbahn" in die obgenannte „Zusammenstellung" mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach Hinter-Třebaň Lokalbahn von	Heller pro Tonne
Bilin	570
Bruch	590
Brüx (St.B.)	570
Dux-Liptitz	590
Eger	650
Eisenberg	590
Hrabowka transit	250
Kosten	590
Ladowitz	570
Littitz	440
Nezwiestitz	460
Nürschan	440
Ober-Georgenthal	590
Oberleutensdorf	590
Ossegg und Ossegg II	590
Ossegg-Riesenberg	590
Radnitz	410
Rakonitz	330
Rokitzan	360
Rosenthal-Graupen	590
Saaz transit	620
Schlan	390
Schlan Ladegeleise	390
Seidowitz	570
Smichow	210
Staab	460
Stankau	520
Stupno-Břas	410
Teplitz-Waldthor	590
Trupschitz	610
Wiesa-Oberleutensdorf	590

Die für Brüx (St.B.) und Ladowitz eingeführten Frachtsätze finden auch auf Kohlensendungen von Brüx A.T.E., bezw. Dux Anwendung.

Wien, am 4. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.926/05.

V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905. [1473]

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Teil II, Heft 5, vom 1. September 1904.

Am 1. Oktober 1905 ist der obengenannte Tarifnachtrag in Wirksamkeit getreten, welcher in der Hauptsache Änderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifes, sowie der Ausnahmetarife enthält.

Wien, am 4. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.711/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905. [1474]

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Teil II, Heft 6, vom 1. November 1904.

Am 1. Oktober 1905 ist der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Wirksamkeit getreten, welcher in der Hauptsache Änderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifes und der Ausnahmetarife, sowie die neuen Ausnahmetarife Nr. 41 (Fische), Nr. 42 (Elektrodenkohlen) und Nr. 43 (Bleiweiß, Lithoponweiß und Zinkweiß) enthält.

Wien, am 4. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.712/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905. [1475]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Direkte Kartierung für den Verkehr zwischen den Stationen der Lokalbahn Zwickau i. B.— Deutsch-Gabel einerseits und Stationen des Hauptbahnnetzes der Böhmischen Nordbahn anderseits.

Die direkte Güterabfertigung zwischen Stationen der Lokalbahn Zwickau i. B.— Deutsch-Gabel einerseits und den Stationen des Hauptbahnnetzes der Böhmischen Nordbahn anderseits erfolgt vom Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahn bis auf weiteres unmittelbar, und zwar in der Weise, daß die betreffenden Frachtsätze der Lokalbahn Zwickau i. B. — Deutsch-Gabel nach Zwickau i. B. mit den auf Seite 14—15 des Nachtrages II zum Lokalgütertarife der Hauptbahn angeführten Schnittsätzen C 1 und C 2 zusammengestoßen und die sich hiernach ergebenden Gesamtfrachtsätze für gewöhnliches Eilgut um 20 Heller, für Güter der Klasse C und des Spezialtarifes 3 um 7 Heller und für Güter der übrigen Tarifklassen um 8 Heller pro 100 kg gekürzt werden.

Die so gebildeten Frachtsätze sind der Gebührenberechnung zugrunde zu legen.

Prag, am 2. Oktober 1905. Z. 28.470/05.

V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905. [1476]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt u. s. w. (Außerkrafttreten, bezw. Einführung von Frachtsätzen.) Mit 1. Oktober 1905 traten die Frachtsätze für Finsterwalde, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle a. d. Saale und für sämtliche Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn außer Kraft. Gleichzeitig werden an ihrer Stelle neue, teilweise ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr (Einbeziehung der Station Metzeral.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wurde die Station Metzeral der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den direkten Verkehr (Tarifheft 3) einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen für Colmar zuzüglich 24 km zugrunde gelegt.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1902. (Annahme der Ausdehnung des Tarifes seitens der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen.) Die Ausdehnung des Tarifes auf die Düngemittel „Kalkstickstoff" und „Stickstoffkalk", sowie den Rohstoff „Kalziumkarbid" (in Stücken) haben mit sofortiger Gültigkeit auch die Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen angenommen.

Nordisch-überseeischer internationaler Verkehr. (XVI. Verbandskonferenz.) Auf der XVI. Verbandskonferenz zu Brüssel am 13./26. August a./n. St. 1905 wurden, der „Allg. Schiff.-Ztg." zufolge, unter anderem folgende Beschlüsse gefaßt:

I. Konventionsfragen.

1. Die Aufnahme der Hamburg-Amerika Linie in den Verkehr von Antwerpen via Kopenhagen nach Libau und von Libau nach Antwerpen wurde genehmigt, mit Rücksicht auf den zwischen der genannten Gesellschaft und der Forenede Dampskibsselskab in Kopenhagen geschlossenen Vertrag, wonach diese beiden Reedereien den Verkehr bereits alternierend bedienen.

2. Da die von den russischen Hafenbahnen geführten Listen ergeben, daß einzelne Reedereien ihre kontraktlichen Fahrten nicht regelmäßig innehalten, beschloß die Konferenz, denselben eine Verwarnung zu erteilen und ihnen den Ausschluß aus dem Verbande anzudrohen, für den Fall, daß sie künftig die Expeditionen nicht regelmäßiger vornehmen.

3. Mit der Unterhaltung von regelmäßigen Dampferfahrten seitens der Reederei W. H. Stott & Co. in Liverpool für den Verkehr mit Manchester und Liverpool via St. Petersburg und Reval in Gemeinschaft mit der Reederei Thos. Wilson Sons & Co. in Hull erklärte sich die Konferenz einverstanden.

4. Hinsichtlich der Einführung eines direkten Begleitdokumentes wurde den Reedereien anheimgestellt, ihrerseits ein Formular zu entwerfen und dem geschäftsführenden Direktor zur Prüfung und weiteren Behandlung zu unterbreiten.

5. Die Anteilsumme der Reedereien an den Kosten der Geschäftsführung des Verkehres wurde wiederum auf Rubel 6000 festgesetzt.

9. Im § 6 der Regeln über die Anwendung des Tarifes sind bei den Waren, für die Wagenladungstarife bestehen und die eine volle Ausnützung der Tragkraft der Wagen zulassen, aufzunehmen: bei Gruppe 29, Pos. 163: „Brettchen aller Art in Kisten", und bei Gruppe 36, Pos. 404: „Erdwachs, gereinigtes (Zeresin)".

10. Mit der Aufnahme der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Argo" in Bremen 1. in den Importverkehr von Rotterdam via Neuen Hafen und Reval; 2. in den Exportverkehr nach Bremen, Rotterdam, Köln, Düsseldorf, Ürdingen, Duisburg und Emden via Neuen Hafen und Reval erklärte sich die Konferenz einverstanden.

11. Die nächste Verbandskonferenz wird am 9./22. August a./n. St. 1906 in Kiel abgehalten werden.

12. Die Frage der Aufnahme der Nordischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in St. Petersburg in den Nordisch-überseeischen internationalen Verkehr via Neuen Hafen während der offenen Schiffahrt und via Riga und Windau während der übrigen Jahreszeit von und nach London und Rotterdam wurde bis zur Beratung der Angelegenheit im russischen Eisenbahnrate vertagt.

16. Der Antrag, die Reederei Ernst Ruß in Hamburg in den Verkehr via Riga nach und von Hamburg aufzunehmen, wurde abgelehnt.

II. Tariffragen.

1. In den Tarif via Reval nach St. Petersburg werden die neuen Revaler Platzkosten aufgenommen; der Tarif soll neu herausgegeben werden.

2. Die Konferenz genehmigt, daß für die nachbenannten leicht verderblichen Waren: Wild, Geflügel, Eier, Butter, Fleisch, frisch und gesalzen, wenn dieselben nicht später als am 1. Dezember im Neuen Hafen eintreffen und bei ihrer Ankunft die Navigation geschlossen finden, unter Berechnung der Frachten für die gesamte ungeteilte Transportstrecke nach Reval weiterbefördert werden. Ebenso soll für die vorbezeichneten Waren die bestehende Vergünstigung in Riga eintreten.

3. Die Station Tawtimanowo der Ssamara-Slatouster-Eisenbahn wird in den Tarif für den Exportverkehr für die Beförderung von Butter und Käse aufgenommen.

4. Die bisherigen Bestimmungen, die über die Feststellung der Kurse, welche bei der Umwandlung der russischen in französische, deutsche, englische und niederländische Währung und umgekehrt anzuwenden sind, bleiben unverändert in Kraft. Ein nachträglich auf die Tagesordnung gesetzter Antrag der kgl. Niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, betreffs Tarifierung elektrischer Kabel, wurde dahin erledigt, daß derartige Kabel wie Telegraphenkabel zu tarifieren sind.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Rußland. (Eisenbahnnachrichten.) Das Verkehrsministerium hat, der „Torg. Prom. Gas." zufolge, für notwendig befunden, auf den russischen Eisenbahnen besondere warme Güterwagen für die Beförderung von Früchten und Gemüse im Winter einzuführen. — Die Gesellschaft der Moskau-Kiew-Weronesher Eisenbahn hat, wie die „Torg. Prom. Gas." erfährt, vom Verkehrsministerium die Genehmigung zu Vorarbeiten für eine neue große Linie von Bachmatsch nach Odessa erhalten, zwecks Erbauung einer Teilstrecke, welche mit der Linie Moskau—Bachmatsch die kürzeste Magistrale zwischen Moskau und Odessa bilden würde. — Wie die „Torg. Prom. Gas." meldet, tagt zurzeit in St. Petersburg ein Kongreß von Technikern und Spezialisten für das Wiegeverfahren auf den Eisenbahnen. Sämtliche russische Eisenbahnen haben sich an den Kongreß mit der Anfrage nach einem System von Wagen gewandt, das den Bedürfnissen der Bahnen beim Verwiegen der Waren auf der Versandstation entspräche. Bekanntlich bildet die Frage einer besseren Ausrüstung der Stationen mit Wiegevorrichtungen zur Beseitigung von Differenzen beim Versande von Waren, die für den Handel manche Unzuträglichkeiten nach sich ziehen, bis jetzt einen wunden Punkt der Eisenbahnwirtschaft. — Am 1. September sollen, wie die „Torg. Prom. Gas." erfährt, die endgültigen Trassierungsarbeiten der Linie Shlobin—Kiew begonnen worden sein. Diese Linie wird eine Fortsetzung der Bahnlinie St. Petersburg—Kiew sein, die die kürzeste Verbindung zwischen Petersburg und Odessa bildet. Der Bau der neuen Bahn wird der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahngesellschaft übertragen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Vergünstigung für Besteller von Wagen auf Stationen des schweizerischen Wagenverbandes zum Obstexporte aus der Schweiz.) Da im Obstexporte Verhältnisse bestehen sollen, die es dem Versender vielfach unmöglich machen, bei Bestellung der Wagen die im § 56 des Transportreglements verlangte Angabe der Bestimmungsstation zu machen, wird den Obstexporteuren die Vergünstigung gewährt, daß sie ausnahmsweise an Stelle der Bestimmungsstation nur die Austrittsstation aus der Schweiz und das Bestimmungsland der Sendung anzugeben haben, wenn ihnen die erstere nicht bekannt sein sollte, z. B. „Württemberg", „Baden", „Elsaß-Lothringen" etc.; der Kollektivausdruck „Deutschland" ist unzulässig. Für die Folgen, welche aus unrichtigen Angaben entstehen, haftet der Wagenbesteller.

Diese Vergünstigung findet auf andere Warensendungen keine Anwendung.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. November 1904, Teil I, Abteilung A (reglementarische Bestimmungen). (Änderung.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 an erhielt der Eingang der Ziffer 5 der Zusatzbestimmungen zu Artikel 12 der vorstehend genannten reglementarischen Bestimmungen folgenden neuen Wortlaut:

„5. Vorausbezahlung der Fracht kann beispielsweise für Sendungen aus folgenden Gütern gefordert werden: Eis, Hefe . . . ."

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 1. Jänner 1905, Teil II, Hefte 2 und 3. (Nachtrag I.) Am 1. Oktober 1905 trat zu den obenerwähnten Tarifheften je ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend verschiedene Änderungen und Ergänzungen, namentlich der Ausnahmetarife.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 1. September 1904, Teil II, Hefte 4 und 5. (Nachtrag I.) Am 1. Oktober 1905 trat zu den obgenannten Tarifheften je ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend verschiedene Änderungen und Ergänzungen.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 1. November 1904, Teil II, Heft 6. (Nachtrag I.) Zum obgenannten Tarifhefte trat am 1. Oktober 1905 ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend zahlreiche Änderungen und Ergänzungen.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 1. Juli 1904, Teil II, Heft 10. (Nachtrag I.) Am 1. Oktober 1905 trat zum obgenannten Tarifhefte ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend u. a. Frachtsätze für neue deutsche Stationen, sowie für die Stationen der schmalspurigen Linie Luzern—Brienz und der Nyon-Crassier Bahn.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. September 1900, Teil II, Abteilung B (Tariftabellen für die italienischen Strecken). (Änderung des Nachtrages VI.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 an wurde die Anwendungsbedingung 8 der im vorstehend genannten Nachtrage enthaltenen Spezialtarife Nr. 55 und 56 für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in Wagenladungen, wonach die Sendungen nur in frankierter Fracht angenommen werden, aufgehoben. Sendungen auf Grund dieser Tarife können somit von dem genannten Datum an auch unfrankiert aufgeliefert werden.

Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 1. September 1904, Heft 1. (Ergänzung.) Im obbezeichneten Tarifhefte werden in der Kilometertabelle 1 folgende Angaben nachgetragen:

Von und nach	Eisenbahnverwaltung	Basel S.B.B. a	Basel S.B.B. b	Waldshut a	Waldshut b	Schaffhausen a	Schaffhausen b	Singen a	Singen b	Konstanz a	Konstanz b
Freiburg Süd	Bad. Bahn	63	65	114		148	152	128	140	159	171
Gustavsburg	Mainz	331		387		367		348		378	
Sierenz	Elsaß-Loth.	18		89		127		147		177	

Gruppe II und Wechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung der Ladestelle Friedenau.) Am 1. Oktober 1905 wurde die zwischen den Stationen Steglitz und Berlin Potsdamer Bahnhof gelegene Ladestelle Friedenau für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist die Ladestelle nicht geeignet. Ebenso ist die Ladestelle für den Tierverkehr nicht eingerichtet.

Von dem gleichen Tage ab wurde die Ladestelle in den Staatsbahngütertarif der Gruppe II und in die Wechseltarife mit dieser Gruppe (I/II, II/III und III/IV) einbezogen. Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen sind der Frachtberechnung die in diesen Tarifen für die Stationen Wilmersdorf-Friedenau, Tempelhof Ringbahn und Steglitz enthaltenen Entfernungen zuzüglich nachstehender Anstoßentfernungen, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt, zugrunde zu legen:

Von	Bis Wilmersdorf-Friedenau	Bis Tempelhof Ringbahnhof	Bis Steglitz
	Kilometer		
Ladestelle Friedenau	4	4	1

Für den Verkehr mit diesen drei Stationen selbst und Berlin Potsdamer Bahnhof betragen die Entfernungen:

	Zwischen Wilmersdorf-Friedenau	Zwischen Tempelhof Ringbahn	Zwischen Steglitz	Zwischen Berlin Potsd. Bhf.
	Kilometer			
Ladestelle Friedenau	4	4	2	4

Die Ladestelle wird in die besonderen Ausnahmetarife 5a (gebrannte Steine und Kalksandsteine), 5b (Pflastersteine, geschlagene Steine zum Straßenbau und Schlackenpflastersteine) und 5w (Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster, einschließlich Schlackenpflastersteine) als Empfangsstation unter Aufnahme unter die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilt das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Deutschland. (Tarifierung von Brotgetreide.) Vom Verbande deutscher Müller ist der Ausschuß der Verkehrsinteressenten ersucht worden, an zuständiger Stelle dafür einzutreten, daß Brotgetreide aus Spezialtarif I nach Spezialtarif II der deutschen Eisenbahn-Güterklassifikation versetzt wird. Hierzu bemerkt der Bericht über die Sitzung der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin: So gern die Ältesten bisher bei jeder sich darbietenden Gelegenheit einer Ermäßigung der Eisenbahnfrachten das Wort geredet haben, wenn sie sich von solcher Ermäßigung einen Nutzen für die Allgemeinheit, bezw. für Berlin im besonderen versprechen konnten, so waren sie diesmal zur Unterstützung des Antrages schon aus dem Grunde nicht in der Lage, weil nach ihm „Mehl" ausdrücklich von der Detarifierung ausgenommen sein soll. Die mit einem solchen Ausschlusse verbundene Beseitigung der Jahrzehnte hindurch für Getreide und Mehl bestehenden Frachtgleichheit würde nach der Auffassung der Ältesten nicht absehbare Verschiebungen in den Bezugs- und Absatzgebieten mit sich bringen, die viele auf Grund der bestehenden Tarifverhältnisse eingerichtete große Mühlenbetriebe schwer schädigen müßten. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Gruppentarif I und Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung der Haltestelle Stresow.) Am 15. Oktober 1905 wird die an der Strecke Belgrad—Danzig zwischen den Stationen Hebron-Damnitz und Pottangow gelegene, neu eingerichtete Haltestelle Stresow u. a. für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladen eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Stresow u. a. in den Gruppentarif I und in die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Danzig.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Betriebseröffnung der Neubaulinie Eisenberg—Porstendorf.) Am 2. Oktober 1905 wurde die 21·39 km lange Neubaulinie Eisenberg—Porstendorf u. a. dem allgemeinen Güterverkehre übergeben.

An dieser Strecke liegen die Bahnhöfe Eisenberg, Bürgel, Hainspitz, Serba, Graitschen, Beutnitz und Porstendorf.

Für die neue Strecke haben u. a. Gültigkeit die durch besondere Bekanntmachung bezeichneten Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt.

— (Betriebseröffnung der Teilstrecke Heringen [Werra]—Vacha der Eisenbahn von Gerstungen nach Hünfeld.) Am 2. Oktober 1905 wurde die 13·08 km lange Teilstrecke Heringen (Werra)—Vacha der Eisenbahn von Gerstungen nach Hünfeld u. a. dem allgemeinen Güterverkehre übergeben.

An dieser Strecke liegen die Bahnhöfe Heimboldshausen, Philippsthal, Vacha und der Haltepunkt Lengers.

Für die neue Strecke haben u. a. Gültigkeit die durch besondere Bekanntmachung bezeichneten Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1670	V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.553-C I/05	Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	Gerste	Laibach	Oberlaibach	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der allgemeinen Tarifbestimmungen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Bahnanstalt	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	30	20	10	Im Kartierungswege		
			Malz	Oberlaibach	Laibach				30	20	10			
			Parquetten und Friesen, gehobelt und genutet	Oberlaibach	Laibach				48	20	28			
			Bier	Oberlaibach	Laibach	Aufgabe von mindestens 4000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür.			48	20	28			
			Leer retourgehende Bierfässer und in Kisten verpackte Bierflaschen	Laibach	Oberlaibach	In jedem Gewichte.			48	14	34			
			Bruchsteine und Schotter	Oberlaibach	Laibach	Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, beziehungsweise Empfänger			20	14	6			
				Drenovgrič	Laibach				17	10	7			
			Ziegel der Pos. Z—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Oberlaibach	Laibach				14	10	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1671	V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.539-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Zement der Pos. Z—1 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kirchbichl	Mödling über Wörgl—Leoben	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Mödling selbst bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	156 Heller	128 Heller	28 Heller	Im Kartierungswege		
1672	V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.721-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Frachtgüter für Regiezwecke der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz	sämtlichen Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn oder umgekehrt	Preding-Wieselsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen an die Betriebsleitung der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz in Preding-Wieselsdorf adressiert sein oder von derselben zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. August 1902	Verschieden	0·6 Heller pro 100 kg und 1 km inkl. Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Kartierungswege		
1673	V.-B. Nr. 116 v. 7. X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.590-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holzzellstoff (Zellulose) der Pos. H—32 a) und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Gratwein	Deutsch-Landsberg (G.K.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen keine	Heller 49		Im Kartierungswege		
				Gratwein	Voitsberg (G.K.B.)					40				
				Krems (G.K.B.)	Peggau					41				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1674	V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.157-C I/05		Schotter	Werndorf	Kapfenberg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zur Erhaltung ärarischer Straßen bestimmt und an die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bruck a. d. Mur, bezw. (bezüglich der Sendungen nach Kapfenberg) an ein Organ derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II	34 Heller	30 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
					Bruck a. d. Mur Frachtenbahnhof				34 Heller	28 Heller	6 Heller			
1675	V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.603-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen Eisenbahn Wien-Aspang	Kupfer der Pos. K—43 Messing aus der Pos. M—21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Simmering (E.W.A.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife und Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Direkter Frachtsatz besteht nicht	433 Heller		Im Kartierungswege		
1676	V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.603-C I/05	Eisenbahn Wien-Aspang	Wein in Fässern und Kisten aus der Pos. W—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Triest	Simmering (E.W.A.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Die Instradierung hat via Wr. Neustadt—Biedermannsdorf zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife und Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1 und 2, bezw. Anhänge hierzu	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 224		Im Kartierungswege		
				Fiume						231 bei Fiume inkl. ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
1677	V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.529-C I/05 — Lokalbahnen Spielfeld—Radkersburg und Radkersburg—Luttenberg	Bruchsteine	St. Lorenzen	Ehrenhausen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zu Murfluß-Regulierungsarbeiten bestimmt und an die betreffende Bauleitung adressiert sein. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, Teil II	22	17	5	Im Kartierungswege		
					Leibnitz				26	20	6			
					Spielfeld				22	16	6			
					Gosdorf				32	24	8			
					Halbenrain				36	26	10			
					Mureck				32	24	8			
					Purkla				36	26	10			
					Radkersburg				40	26	14			
					Weitersfeld				30	22	[illegible]			
					Bad-Radein				44	32	12			
					Eich-Mauthdorf				—	34	—			
					Kreuzdorf				46	36	10			
					Luttenberg				48	38	10			
					Wudischofzen				45	35	10			
										Heller				
1678	V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.407-C I/05	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle a) Lignit und Glanzkohle, b) Grießkohle (Grob- und Feingrieß)	Hrastnigg, Trifail und Sagor	Cormons	**Auflieferung von mindestens 30.000 Tonnen zu 1000 kg von vorgenannten Kohlensorten zusammen nach den vorbezeichneten Bestimmungsstationen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben, bezw. Anhang zum Tarife (Teil II, Heft 1 und 2), des Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	a) 60 b) 56	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
					Görz und Rubbia Savogna					a) 56 b) 52				
					Sagrado und Ronchi S.B.					a) 54 b) 50				
					Dornegg-Feistritz, Monfalcone, Nabresina, Triest S.B. und Fiume					a) 52 b) 48				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg: Centimes	11 Pfennig	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1679 V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Malz	Lipotvár	**Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)**	**Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande zur Aufgabe gelangen**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1906**	**Die bezüglichen Verbandstarife**	**Verschieden**	**Verschieden**	38	30	**Im Rückvergütungswege**	**Duplikat-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende Mai 1906 vorzulegen sind**	Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpediert werden. Die für Wien (St.E.G.) transit gewährten Nachlässe gelten mit Ausnahme der für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz oder Frankreich bestimmten Sendungen, auch für Wien (K.F.N.B.) transit
				Szekelyfalu-Bur-Szent György							31	24			
				Nagy-Szombat							34	27			
				Nyitra							40	33			
				Pozsony							14	11			
				Pozsony-fiók p. u.							14	11			
				Pöstyén							39	32			
				Vág-Ujhely							41	33			
				Holics	**Wien (St.E.G.) transit Wien (K.F.N.B.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)**						25	20			Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpediert werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1680 V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 44.019/05	Lokalbahnen Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg-Friedberg	Holz der Pos. H—17, 18 und 19 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Dechantskirchen Friedberg Grafendorf Rohrbach-Vorau St. Johann i. d. Haide	Fehring-Landesgrenze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Hartberg—Friedberg bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 49 50 45 47 43	Verschieden	Im Kartierungswege		
1681 V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Güter des Spezialtarifes 1 (Getreide, Mehl etc.) laut Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I/B, vom 1. Juli 1905	Prag (Smichow) (B.E.B.) transit (für Sendungen von oder nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen) oder umgekehrt	Zakolan (Station)	1. Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen nach oder von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen mit direkten Frachtbriefen abgefertigt werden. 3. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	37 Heller	26 Heller	11 Heller	Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
59 V.-B. Nr. 116 v. 7./X. 1905	Nr. 112 vom 28. September 1905	1631	Buschtěhrader Eisenbahn	Nicht namentlich angeführt	Schleifholz etc.	Lochwitz Řewnitz	Schönpriesen (Station)	Die Versandstation Lochwitz soll richtig **Lochowitz** lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 117. **Wien, 10. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Lokalbahn Hannsdorf—Mähr.-Altstadt.

Am 4. Oktober wurde die Lokalbahn Hannsdorf—Mähr.-Altstadt mit den Stationen, bezw. Haltestellen Hannsdorf (Anschlußstation der Linien Sternberg—Ziegenhals und Hannsdorf—Wichstadtl-Lichtenau), Hohenseibersdorf (Verladestelle), Kratzdorf (Personenhaltestelle) und Mähr.-Altstadt (Station) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Verladestelle Hohenseibersdorf für den Frachtenverkehr in Wagenladungen, die Personenhaltestelle Kratzdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr und die Station Mähr.-Altstadt für den Gesamtverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Zruč nach Pilgram mit einer Variante von Čechtitz nach Patzau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksausschusse in Unter-Kralowitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Zruč der im Baue befindlichen Lokalbahn Kuttenberg-Zruč über Unter-Kralowitz, Křiwsoudow, Čechtitz und Rothrečitz zur Station Pilgram der Strecke Iglau—Tabor der k. k. Staatsbahnen mit einer Variante von Čechtitz über Wiklautitz zur Station Patzau der obbezeichneten Staatsbahnstrecke im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 25. September 1905. E.-M.-Z. 25.013/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 355. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Oktober wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums. Seitens

1. der Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend das Statut für das Pensionsinstitut der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft;

2. der Abgeordneten Winter und Genossen, betreffend die Verpachtung der Kohlenbahn Wolfsegg-Breitenschützing und den Ausbau der Lokalbahn Lambach-Haag in Oberösterreich;

3. der Abgeordneten Hueber und Genossen, betreffend den Bau eines neuen Frachtenmagazines in Seekirchen;

4. der Abgeordneten Dr. Schlegel und Genossen, betreffend die Zuerkennung einer halbstündigen Mittagspause für die Eisenbahnarbeiter der Staatsbahn-Direktion Linz und betreffend das Provisionsstatut für die Eisenbahnarbeiter;

5. der Abgeordneten Kaiser und Genossen, betreffend den Ausbau des Staatseisenbahnnetzes im nordwestlichen Schlesien;

6. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Amtsgebaren des Staatsbahndirektors Hofrates Tuček.

II. An den Herrn Minister des Innern und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Wolf und Genossen, betreffend die Angriffe auf den am 1. Oktober von Brünn abgegangenen Sonderzug mit den deutschen Teilnehmern des Brünner Volkstages in mehreren Stationen auf der Strecke nach Iglau.

Verkehr und Einnahmen der im Gebiete der
im Monate August 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate August		Monats-Ergebnisse									Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August	
			Beförderte		Einnahmen						Differenz pro Kilometer in Prozenten		
					1905				1904				
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen*)	8.090·0	8.086·0	3,826.700	2,177.100	6,062.800	15,316.100	21,378.900	2.643	20,635.989	2.552	+ 3·6	8.088·8	8.086·0
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	245.211	200.689	510.857	1,084.803	1,595.660	2.266	1,574.876	2.236	+ 1·3	704·1	704·1
Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.	119·9	119·9	75.637	37.716	47.004	118.782	165.786	1.383	178.458	1.488	— 7·1	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	382·7	382·7	222.330	264.163	301.191	919.964	1,221.155	3.190	1,226.417	3.205	— 0·5	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	10.390	16.810	8.145	30.700	38.845	575	73.311	1.084	— 47·0	67·6	67·6
Fünfkirchen - Barcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen)	68·1	68·1	403.00	22.200	25.000	65.000	90.000	1.322	91.600	1.345	— 1·7	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.432·4	9.428·4	4,420.568	2,718.678	6,954.997	17,535.349	24,490.346	2.596	23,780.651	2.522	+ 2·9	9.431·2	9.428·4
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder Vereinigte E.	390·5	390·5	145.513	92.130	112.480	292.550	405.030	1.037	424.450	1.087	— 4·6	390·5	390·5
Budapester Lokalbahn	56·6	56·6	467.040	11.735	93.408	17.016	110.424	1.951	101.025	1.784	+ 9·3	56·6	56·6
Budapest-Budafoker elektr. L.B.	8·7	8·7	124.739	. . . .	24.417	. . . .	24.417	2.806	22.164	2.548	+ 10·1	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz	11·5	11·5	226.432	2.551	36.051	1.221	37.272	3.241	33.758	2.935	+ 10·4	11·5	11·5
Holics-Gödinger Lokalbahn	3·4	3·4	2.403	912	718	803	1.521	447	1.580	465	— 4·0	3·4	3·4
Marmaroser Salzbahn	58·0	58·0	25.626	14.520	5.546	34.329	39.875	688	39.396	679	+ 1·3	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkut	84·6	84·6	5.981	3.501	5.204	12.598	17.802	210	16.387	193	+ 8·8	84·6	84·6
Segesvár-Szentágota	50·0	50·0	7.726	1.553	5.166	5.460	10.626	213	11.445	229	— 7·0	50·0	50·0
Számosthalbahn	253·7	253·7	56.343	21.352	75.097	84.305	159.402	628	157.986	623	+ 0·8	253·7	253·7
Szatmár-Erdöder Lokalbahn	27·7	27·7	21.315	2.517	6.863	5.187	12.050	435	11.201	404	+ 7·6	27·7	27·7
Slavonische Drautal-Vizinalbahn	80·3	80·3	6.850	23.374	5.809	28.936	34.745	433	34.187	426	+ 1·7	80·3	80·3
Térrét-Kovásznaer Lokalbahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7	5·7
Zágráb-Samoborer Lokalbahn	19·7	19·7	18.263	1.247	8.144	3.060	11.204	569	9.329	474	+ 20·1	19·7	19·7
In Verwaltung der Arader und Csanáder Vereinigten Eisenbahnen.													
Erste Niederungarische Landwirtschaftliche Vizinalbahn	112·3	103·8	42.526	13.867	12.867	11.400	24.267	216	17.369	167	+ 29·3	109·5	93·6
Borossebes-Menyháza	21·1	21·1	4.538	3.031	1.745	3.988	5.733	272	3.965	188	+ 44·7	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkeveer Lokalbahn	27·3	27·3	20.565	1.925	7.198	5.307	12.507	458	10.406	381	+ 20·2	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakráczer Eisenbahn	123·2	123·2	21.914	16.293	19.406	54.806	74.212	602	71.850	583	+ 3·3	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn	17·3	17·3	28.872	1.276	7.980	3.996	11.976	692	11.009	636	+ 8·9	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	102·6	102·6	20.590	4.486	10.001	12.045	22.046	215	23.850	232	— 7·3	102·6	102·6
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Árvatalbahn	70·3	70·3	18.021	5.373	13.408	17.898	31.306	445	19.484	277	+ 60·7	70·3	70·3
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	9.608	4.196	18.418	14.809	33.227	740	32.362	721	+ 2·6	44·9	44·9
Gölnicztalbahn	33·0	33·0	7.048	13.524	3.467	28.183	31.650	959	31.055	941	+ 1·9	33·0	33·0
Késmárk—Szepes-Bélá	8·6	8·6	6.809	1.878	1.882	1.161	3.043	354	3.459	402	— 11·9	8·6	8·6
Löcsetalbahn	12·7	12·7	7.048	1.402	3.970	2.284	6.254	492	5.759	453	+ 8·6	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tátra-Lomnitz	9·1	9·1	5.593	218	4.111	663	4.774	525	4.793	527	— 0·4	9·1	9·1
Poprádtalbahn	14·0	14·0	17.805	4.221	8.802	7.109	15.911	1.137	15.032	1.074	+ 5·9	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podolin	11·0	11·0	3.985	788	1.726	859	2.585	235	2.433	221	+ 6·3	11·0	11·0
Szepes-Váraljaer Lokalbahn	9·3	9·3	4.522	7.940	1.661	7.157	8.818	948	5.305	570	+ 66·3	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn	21·3	21·3	12.333	1.811	5.302	2.154	7.456	350	8.495	399	— 12·2	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamostalbahn.													
Zsibó-Nagybánya	78·5	78·5	6.388	2.037	7.869	5.894	13.763	175	11.446	146	+ 19·9	78·5	78·5

*) Mit Inbegriff der Daten über die ab 1. August 1905 von den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Pacht genommene Ungtalbahn.

kgl. ungar. Krone befindlichen Eisenbahnen
ersten acht Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August												Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen												
		1905				1904								
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen										Kronen		
														I. Hauptbahnen.
28,850.750	14,769.300	40,329.353	104,673.244	145,002.597	17.926	38,358.808	102,477.554	140,831.362	17.417	+ 2·9		26 889	26.126	Kgl. Ungar. Staatseisenb.*)
1,861.290	1,568 004	3,094.063	8,570.800	11,664.863	16.567	3,065.682	8,297.084	11,362.766	16.138	+ 2·7		24.851	24.208	Südbahn-Ges. (ung. Linien)
510.692	294.232	309.268	912.965	1,222.233	10.194	268.541	987.670	1,256.211	10.477	— 2·7		15.288	15.715	Raab-Odenburg-Ebenf. E
1,371.506	2,068.721	1,634.626	6,933.777	8,568.403	22.389	1,568.635	7,180.733	8,749.368	22.862	— 2·1		33.583	34.293	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)
69.090	320.590	53.911	497.545	551.456	8.158	52.278	628 934	681.212	10.077	— 19·9		12.237	15.115	Mohács-Fünfkirchner Bahn
238.200	184.100	132.300	519.300	651.600	9.568	132.673	521.213	653.886	9.602	— 0·4		14.352	14.403	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ung. Staatseisenbahnen)
32,901.528	19,204.947	45,553.521	122,107.631	167,661.152	17.777	43,441.617	120,093.188	163,534.805	17.345	+ 2·5		26.666	26.018	**Hauptbahnen zusammen**
														II. Selbständige Lokalbahnen.
998.096	583.636	691.765	1,792.740	2,484.505	6.362	640.430	1,852.710	2,493.140	6.384	— 0·3		9.543	9 576	Arader u. Csánader Ver. E.
3,021.550	98.332	611.514	126.495	738.009	13 039	569.207	103.316	672.523	11 882	+ 9·7		19.559	17.823	Budapester Lokalbahn
871.943	. . . .	168.919	. . . . .	168.919	19.416	152.648	. . . . .	152.648	17.546	+ 10 7		29.124	26.319	Budapest-Budaf. elektr. L.B.
1,697.788	11.558	255.352	5.449	260.811	22.679	239.201	4.091	243.292	21.156	+ 7·2		34.018	31.734	Budapest-Szt. Lörincz
14.688	8.771	4.108	6.681	10.789	3.173	4.140	8.409	12.549	3.691	— 14·0		4.760	5.537	Holics-Gödinger Lokalbahn
182.003	120.949	38.095	279.733	317.828	5.480	35.254	259.549	294.803	5.083	+ 7·8		8 220	7.625	Marmaroser Salzbahn
44.728	20.324	35.540	86.089	121.629	1.438	32.669	111.020	143.689	1.698	— 15·4		2.157	2.547	Nagy-Károly—Somkut
51.493	8.839	31.099	35.361	66 460	1.329	28.357	38.673	67.030	1.341	— 0·9		1.994	2.012	Segesvár—Szentágota
367.402	164.743	441.463	694.884	1,136.347	4.479	383.614	646.545	1,030.159	4.061	+ 10·3		6.718	6.091	Számostalbahn
113.477	15.157	39.067	33.179	72.246	2.608	36.926	27.318	64.244	2.319	+ 12·5		3.912	3.478	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
50.456	205.571	42.492	257.092	299.584	3.731	41.547	240.870	282.417	3.517	+ 6 1		5.597	5.276	Slavon. Drautal-Vizinalb.
. . . .	42.080	. . . .	16.800	16.800	2.947	. . . .	16.800	16.800	2.947	0		4.420	4.420	Térrét-Kovásznaer Lokalb.
113.479	5.104	49.444	12.060	61.504	3.122	46.596	11.792	58.388	2.964	+ 5·3		4.683	4.446	Zágráb-Samoborer Lokalb.
														In Verwaltung der Arader und Csanáder Ver. Eisenb.
297.345	49.250	90.078	45.614	135.692	1.239	68.774	40.971	109.745	1.172	+ 5·7		1.859	1.758	Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Vizinalbahn
23.065	13.854	7.889	19.424	27.313	1.294	6.483	17.855	24.338	1.153	+ 12·2		1.940	1.729	Borossebes-Menyháza
														In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
135.078	9.489	48.735	25.612	74.347	2.723	45.337	23.768	69.105	2.531	+ 7·6		4.085	3.797	Haraszti-Ráczkeveer L.B.
														In Verwaltung der Südb.
112.693	134.502	124.227	437.565	561.792	4.560	116.625	385.378	502.003	4.075	+ 11·9		6.840	6.113	Barcs-Pakráczer Eisenbahn
105.777	11.700	46.888	32.936	79.824	4.614	45.382	27.277	72.659	4.200	+ 9·9		6.921	6.300	Güns-Steinamanger V.B.
														In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.
140.568	35.398	67.990	90.071	158.061	1.541	65.922	94.905	160.827	1.568	— 1·7		2.312	2.359	Fertövidéker Lokalbahn
														In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
131.557	39.831	87.732	123.011	210.743	2.998	78.057	138.011	216.068	3.073	— 2·4		4.497	4.608	Árvatalbahn
47.399	27.768	78.280	98.739	177.019	3.943	81.978	98.168	180.146	4.012	— 1·7		5.914	6.016	Eperjes-Bartfeld
42.671	103.475	20.122	211.803	231.925	7.028	16.847	217.887	234 734	7.113	— 1·2		10.542	10.669	Gölnicztalbahn
33.775	20.333	8.944	13.501	22.445	2.610	7.467	16.126	23.593	2.743	— 4·9		3.915	4.115	Késmárk—Szepes-Bélá
47.934	12.210	25.089	19.152	44.241	3.484	23.487	17.991	41.478	3.266	+ 6·7		5.226	4.899	Löcsetalbahn
11.650	732	8.359	1.546	9.905	1.088	8.186	4.188	12.374	1.360	— 20·0		1.632	2.040	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
81.249	44.296	36.748	68.224	104.972	7.498	35.308	65.960	101.268	7.233	+ 3·7		11.247	10.848	Poprádtalbahn
20.086	10.190	7.961	10.233	18.194	1.654	5.806	13.930	19.736	1.794	— 7·8		2.481	2.691	Szepes-Béla—Podolin
23.691	48.249	9.278	35.401	44.679	4.804	8.809	29.677	38.486	4.138	+ 16 1		7.206	6.207	Szepes-Váraljaer Lokalb.
69.828	13.566	29.571	18.819	48.390	2.272	29.857	23.740	53.597	2.516	— 9·7		3.408	3 774	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
														In Verwaltung der Szamostalbahn.
42.494	16.991	45.269	47.109	92 378	1.176	40.127	36.131	76.258	973	+ 20·8		1.764	1.459	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate August 1905	1904	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1904: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rotenturmpaß	135·0	135·0	38.800	16.900	31.000	32.000	63.000	467	59.655	442	+ 5·1	135·0	135·0
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	51.600	9.400	31.500	28.500	60.000	414	61.054	421	— 1·7	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	13.000	3.100	6.500	8.000	14.500	244	14.166	238	+ 2·5	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	36.700	6.900	22.000	27.000	49.000	451	48.575	447	+ 0·9	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	16 300	8.000	7.000	16.500	23.500	284	22.911	277	+ 2·5	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	16.000	5.400	10.000	9.500	19.500	245	19.033	239	+ 2·5	79·5	79·5
Biharer Vizinalbahnen	177·7	177·7	38.000	12 100	28.500	42.500	71.000	400	70.399	396	+ 1·0	177·7	177·7
Boldvatalbahn	57·8	57·8	11.800	5.900	7.700	11.300	19.000	329	18.458	319	+ 3·1	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	58.100	26.900	36.000	80.000	116.900	1.137	109.924	1.078	+ 5·5	102·0	102·0
Budapest-Gran-Füzitö	98·7	98·7	60.900	58.200	28.000	117.000	145.000	1.469	143.163	1.450	+ 1·3	98·7	98·7
Budapest-Lajosmizse und Kecskemét—Tisza-Ugh*)	92·5	92·5	29.700	8.100	17.800	20.200	38.000	411	37.212	398	+ 3·3	63·2	63·2
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	5.000	7.400	1.300	14.200	15.500	651	15.074	633	+ 2·8	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·4	39·4	12.200	2.700	6 200	6.000	12.200	310	12 672	322	— 3·7	39·4	39·4
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·2	136·2	28.600	11.300	16.000	36.000	52.000	382	53.378	392	— 2·6	136·2	136·2
Debreczin—Hajdu-Nánás	56·9	56·9	35.200	10.600	14.800	24.700	39.500	694	39.947	702	— 1·1	56·9	56·9
Westungar. Lokalbahnen	340·0	340·0	107.700	45.200	56.000	148.000	204.000	600	201.526	592	+ 1·4	340·0	340·0
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	60·3	60·3	15.200	3.100	10.000	11.000	21.000	348	20.012	332	+ 4·8	60·3	60·3
Weißenburger und Tolnaer K.B.	106·4	106·4	17.400	7.100	12.000	14.000	26.000	244	25.221	234	+ 3·0	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	8.000	1.000	6.600	3.600	10.200	197	9.923	191	+ 3·1	51·9	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövö Lokalb.	8·0	8·0	6.800	200	2.500	500	3.000	375	2.946	368	+ 1·9	8·0	8·0
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	25·0	5.500	900	2.300	1.900	4.200	168	4.460	178	— 5·6	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva	66·2	66·2	26.100	8.600	17.500	23.500	41.000	619	40.437	611	+ 1·3	66·2	66·2
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203·2	55 200	12.700	37.000	35.500	72.500	357	72.045	355	+ 0·6	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalatna	42·1	42·1	6.600	4.500	4.200	13.800	18.000	428	17.279	410	+ 4·4	42·1	42·1
Halas-Bácsalmás-Rigyicza	70·2	70·2	14.900	2.700	8.000	7.000	15.000	214	15.822	225	— 4·9	70·2	70·2
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	9.800	4.800	6.500	13.500	20.000	360	19.306	347	+ 3·7	55·6	55·6
Héjasfalva - Székely - Udvárhely (Szekler Bahn)	35·3	35·3	11.300	3.700	6.000	9.500	15.500	439	15.172	430	+ 2·1	35·3	35·3
Hidegkut-Tamási	12·5	12·5	1.300	900	600	1.800	2.400	192	2.083	167	+ 1·5	12·5	12·5
Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós	54·4	54·4	12.000	1.800	6.000	4.500	10.500	193	10.147	187	+ 3·2	54·4	54·4
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	6.300	3.600	3.500	7.100	10.600	262	10.115	250	+ 4·8	40·4	40·4
Kaba-Nadudvarer Vizinalbahn	10·1	10·1	5.700	1.000	1.600	1.500	3.100	307	3.415	337	— 9·0	10·1	2·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	18.300	3.700	13.200	7.300	20.500	380	19.970	370	+ 2·7	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád	26·2	26·2	5.900	1.800	2.300	2.900	5.200	198	4.884	186	+ 6·5	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	9.400	2.000	5.000	3.500	8.500	191	9.948	224	— 14·7	44·4	44·4
Kaschau-Torna	59·1	59·1	14.900	7.500	11.000	20.500	31.500	533	31.961	541	— 1·5	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás	38·5	38·5	9.600	5.400	6.700	6.400	13.100	340	13.418	349	— 2·6	38·5	38·5
Kecskemét-Lajosmizse	32·3	. . . .	1.100	1.000	5.000	2.500	7.500	232	. . . .	. . .	. . .	30·3	. . .
Keszthelyer Lokalbahn	34·6	34·6	23.900	2.800	11.000	10.900	21.900	633	21.171	612	+ 3·4	34·6	34·6
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	11.300	2.500	10.700	8.500	19.200	188	18.595	182	+ 3·3	102·1	102·1
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	2.000	400	1.800	2.200	118	2.002	107	+ 10·3	18·7	18·7
Körmend-Németujvár	23·0	23·0	7.800	1.200	2.800	2.600	5.400	235	4.880	212	+ 10·8	23·0	23·0
Körös-Belovár-Veröcse-Barcs	97·4	97·4	29.200	14.100	17.500	35.000	52.600	539	49.958	513	+ 5·1	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes	22·2	22·2	7.900	2.300	3.000	6.600	9.600	432	9.263	417	+ 3·6	22·2	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·6	49·6	9.600	1.100	5.000	4.000	9.000	181	8.764	177	+ 2·3	49·6	49·6
Lonjatalbahn	114·3	114·3	28 200	8.300	24.500	20.500	45.000	394	44.289	387	+ 1·8	114·3	114·3
Losonczer Lokalbahn	28·5	28·5	6.000	6.900	2.500	15.000	17.500	614	17.069	599	+ 2·5	28·5	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	41.700	29.400	30.000	89.000	119.000	636	117.194	626	+ 1·6	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	32.900	13.700	23.000	31.000	54.000	473	55.024	482	— 1·9	114·1	114·1
Máros-Ludás—Besztercze	110·3	110·3	11.200	3.600	9.500	13.500	23.000	209	22.120	201	+ 4·0	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	17.900	6.800	9.500	15.000	24.500	759	23.288	721	+ 5·3	32·3	32·3
Mátra u. Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	59.600	35.300	28.000	69.500	97.500	315	97.283	314	+ 0·3	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.500	2.100	1.700	4.000	5.700	373	6.356	415	— 10·1	15·3	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	7.800	5.500	4.400	15.000	19.000	465	18.494	452	+ 2·9	40·9	40·9
Nagybánya-Felsöbánya	9·1	. . . .	3.100	500	900	1.300	2.200	242	. . . .	. . .	. . .	9·1	. . .
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	11.100	5.500	7.000	9.500	16.500	581	16.196	570	+ 1·9	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	5.000	600	1.200	1.300	2.500	439	2.409	423	+ 3·8	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén	51·5	51·5	16.700	9.300	9.500	18.500	28.000	544	27.335	531	+ 2·4	51·5	51·5
Nagyvárad-Belényes-Váskoh	116·7	116·7	29.600	17.200	21.000	38.000	59.000	506	57.704	494	+ 2·4	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	34.200	9.000	26.000	31 000	57.000	507	55.656	495	+ 2·4	112·4	112·4

*) Daten der vereinigten Lokalbahnen Budapest-Lajosmizse und Kecskemét—Tisza-Ugh.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1905				1904							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
270.400	80.500	211.200	189.300	400.500	2.967	197.399	140.131	337.530	2.501	+ 18·6	4.451	3.752	Alvincz-Hermannstadt-Rotenthurmpaß
391.600	60.700	237.700	180.800	418.500	2.886	251.897	180.345	432.242	2.981	— 3·2	4.329	4.472	Baja-Zombor-Neusatz
79.300	25.700	42.300	68.500	110.800	1.865	41.240	69.071	110.311	1.857	+ 0·4	2.798	2.786	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
249.100	38.500	153.100	152.400	305.500	2.813	151.436	146.734	298.170	2.746	+ 2·4	4.220	4.119	Bács-Bodrogher Komitatsb.
131.000	41.700	57.400	90.400	147.800	1.787	59 303	86.768	146.071	1.766	+ 1·2	2.681	2.649	Békés-Csanáder Bahn
112.100	42.700	61.300	77.200	138.500	1.742	65.306	74 672	139.978	1.761	— 1·1	2.613	2 642	Bicske—Sárbogárd
284.300	72.100	217 600	267.900	485.500	2.732	209.424	256.161	465.585	2.620	+ 4·3	4.098	3.930	Biharer Vizinalbahnen
84.600	41.200	60.300	71.500	131.800	2.280	52.965	74.513	127.478	2.206	+ 3·4	3.420	3.309	Boldvatalbahn
355.200	169.900	233.800	623.200	857 000	8.402	217.104	514.149	731.253	7.169	+ 1·7	12.603	10.754	Brassó-Háromszéker L.B.
387.600	401.600	183.700	868.500	1,052.200	10.661	180.352	802.327	982.679	9.956	+ 7·1	15.992	14.934	Budapest-Gran-Füzitö
163.600	51.100	110.600	123.700	233.700	2.526	105.553	129.721	235.274	2.541	— 0·4	3.789	3.812	Budapest-Lajosmizse und Kecskemét-Tisza-Ugh
31.200	43.100	9.400	92.200	101.600	4.269	8.564	77.950	86.514	3.635	+ 17·4	6.404	5.453	Csetnektal-Bahn
76.500	13.300	40.700	24.800	65.500	1.662	39.232	29.459	68.691	1.743	— 4·6	2.493	2.615	Debreczin—Nagy-Léta
210 400	68.600	114.400	195.400	309.800	2.275	119.333	220.505	339.838	2.495	— 8·8	3.413	3.743	Debreczin-Füzesabony
231.700	46.000	100.800	107.100	207.900	3.654	98.166	110.108	298.274	3.660	— 0·2	5.481	5.490	Debreczin-Hajdu-Nánás
707.200	347.200	382.900	1,198.100	1,581.000	4.650	369.346	1,125.308	1,494.654	4.396	+ 5·9	6.975	6.594	Westungar. Lokalbahnen
90.200	21.500	61.800	86.800	148.600	2.464	47.714	79 423	137.137	2.274	+ 8·4	3.696	3.411	Erste südw. Grenz-Lokalb.
129.800	63.200	95.600	118.900	214.500	2 016	88.107	119.921	208.028	1.955	+ 3·1	3.024	2.933	Weissenb. und Tolnaer K.B.
54.700	8.900	44.200	43.100	87.300	1.682	44.051	30.874	74.925	1.444	+ 16·5	2.523	2.166	Felek-Fogaraser Bahn
31.800	1.000	11.800	3.500	15.300	1.913	11.034	3.078	14.112	1.764	+ 8·4	2.870	2.646	Felsö-Eör—Felsö-LövöL.B.
41.200	7.500	17.600	13.000	30 600	1.224	16 745	16.524	33.269	1.331	— 8·0	1.836	1.997	Félegyháza-Majsaer L.B.
161.200	47 800	111.800	126.900	238.700	3 606	106.294	129.150	235.444	3.557	+ 1·4	5.409	5.336	Garamberzencze-Léva
329.800	115.800	229.900	313.400	543.300	2.674	223.297	337.202	560.499	2.758	— 3·0	4.011	4.137	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
46.200	28.900	29.900	104.900	134.800	3.202	31.011	86.250	117.261	2.785	+ 15·0	4.803	4.178	Gyula-Fehervar-Zalatna
109.000	17.500	58.500	48.400	106.900	1.523	57.560	49.377	106.937	1.523	0	2.285	2.285	Halas-Bácsalmás-Rigyicza
76.500	23.000	51.500	77.400	128.900	2.318	49.407	63.903	113.310	2.038	+ 13·7	3.477	3.057	Hegyes-Feketeh.-Palanka
74.400	25.100	42.900	66.200	109.100	3.091	40.110	64.618	104.728	2.967	+ 4·2	4.637	4.451	Héjasfalva-Szekely-Udvarh. (Székler Bahn)
10.400	6.100	4.900	11.600	16.500	1.320	4.296	9.745	14.041	1.123	+ 17·5	1.980	1.685	Hidegkut-Gyönk-Tamási
80.300	13.700	40.700	32.300	73.000	1.342	40.312	29.306	69.618	1.280	+ 4·8	2.013	1.920	Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
41.100	20.600	26.600	43.600	70.200	1.738	23.185	37.439	60.624	1.501	+ 15·8	2.607	2.252	Honter Komitatsbahn
35 400	6.500	10.800	9.300	20.100	1.990	4.038	4.649	8.687	2.347	+ 15·2	2.985	3.521	Kaba-Nadudvarer Vizinalb.
92.600	27.100	66.400	54.500	120.900	2.239	63.811	53.209	217.020	2.167	+ 3·3	3.359	3.251	Kaposvár-Fonyod
36.400	14.200	16.100	27.900	44.000	1.679	15.049	20.934	35.983	1.373	+ 22·3	2.519	2.060	Kaposvár-Mocsolad
64.300	16.900	33.000	22.200	55.200	1.243	33.812	35.646	69.458	1.564	— 20·5	1.865	2.346	Karczag-Tiszafüred
92.700	61.700	73 800	167.900	241 700	4.090	67.941	174.645	242.586	4.105	— 0·4	6.135	6.158	Kaschau-Torna
66 000	25.500	51.000	30.700	81.700	3.122	44.808	38.370	83.178	2.160	— 1·8	3.183	3.240	Kecskemét-Füllöpszállás
70.200	7.700	33.900	15.300	49.200	1.624	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.436	. . .	Kecskemét-Lajosmizse
131.000	19.200	59.800	59.700	119.500	3.454	57.412	50.292	107.704	3.113	+ 11·0	5.181	4.670	Keszthelyer Lokalbahn
74.700	18.100	65.700	62.800	128.500	1.259	60.228	60.327	120.555	1.181	+ 6·6	1.889	1.772	Kisküküllötalbahn
12.800	23.500	3.600	22.300	25.900	1.385	3.144	22.494	25.638	1.371	+ 1·0	2.078	2.057	Komló—Bakócza-Felsöm.
57.100	8.500	22.900	27.900	50.800	2.209	20.175	16.223	36.398	1.583	+ 39·5	3.314	2.375	Körmend-Németujvár
205.100	84.900	128.400	266 200	394.600	4.051	124.063	202.668	326.731	3.355	+ 20·7	6.077	5.033	Körös-Belovár Lokalb.
53.500	9.100	20.700	33.900	54.600	2.459	20.454	25.001	45.455	2.048	+ 20·1	3.689	3.072	Kun-Szt. Márton-Szentes
78.400	8.500	41.700	31.000	72.700	1.466	41.247	28.954	70.201	1.415	+ 3·6	2.199	2.123	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
152.300	53.400	140.600	135.900	276.500	2.419	132 381	129.419	261.800	2.290	+ 5·6	2.199	2.123	Lonjatalbahn
42.000	46 100	19.600	97.700	117.300	4.116	16.164	92.682	108.846	3.819	+ 7·8	6.174	5.729	Losonczer Lokalbahn
265.500	161.200	197.200	562.100	759 300	4.058	192.569	469.753	662.322	3.540	+ 14·6	6.087	5.310	Ungarische Südostbahn
218.300	116.100	155.400	227.400	382.800	3.355	152.026	250.929	402.955	3.532	— 5·0	5.033	5.298	Ungar. Nordwestbahn
53.200	25.300	43.500	101.900	145 400	1.318	43.334	92.842	136.176	1.235	+ 6·7	1.977	1.853	Máros-Ludás—Besztercze
100.100	39.700	64.800	111.700	176.500	5.464	52.765	85.380	138.145	4.277	+ 27·8	8.196	6.416	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
419.500	207.000	189.300	414.000	693.300	1.947	203.593	410.525	614.188	1.982	— 1·8	2.921	2.973	Mátra u. Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
39.900	11.500	12 200	14.400	26.600	1.739	12.077	19.990	32.067	2.096	— 17·0	2.609	3.144	Mezötur-Turkeve
56.600	29.100	28.200	88.000	116.200	2.841	27.092	81.704	108.796	2.660	+ 6·8	4.262	3.990	Muránytal-Bahn
23.400	4.000	6.200	11.200	17.400	1.912	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.868	. . .	Nagybánya-Felsöbánya
77.700	30.500	47.400	56.500	103.900	3.658	46.299	52.144	98.443	3.466	+ 5·5	5.487	5.199	Nagy-Belicz—Privigye
24.100	3.300	8.000	7.400	15.400	2.702	7.701	6.511	14.212	2.493	+ 8·4	4.053	3.740	Hermannstadt—N.-Disznod
104.400	53.500	60.400	113.500	173.900	3.377	56.887	102.180	159.067	3.089	+ 9·3	5.066	4.634	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén
193.900	120.400	136.000	345.900	481 900	4.129	132.768	280.967	413.735	3.545	+ 16·5	6.194	5.318	Großwardein-B.-Vaskoh
227.400	59.800	174.900	200.400	375.200	3.338	170.884	204.492	375.376	3.340	— 0·1	5.007	5.010	Nógráder Komitatsbahnen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate August 1905	1904	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1904: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Matészalka	57·0	57·0	18.300	16.900	11.500	42.000	54.800	947	52.768	926	+ 2·3	57·0	57·
Nyiregyháza-Vásárosnamény	58·2	. . . .	7.000	3.400	5.500	10.000	15.500	266	. . . .	.	. . .	58·2	. . .
Ó-Becse—Ujvidék—Titel	102·6	102·6	41.200	3.100	28.000	11.000	39.000	380	38.090	371	+ 2·4	102·6	102·
Pancsova-Petrovoszello	33·6	33·6	7.700	9.400	7.200	17.300	24.500	729	24.001	714	+ 2·1	33·6	33·
Pápa-Bánhida	93·1	93·1	14.200	7.900	8.500	20.000	28.500	306	27.869	299	+ 2·3	93·1	93·1
Pápa-Csorna	36·4	36·4	11.100	2.000	5.000	3.700	8.700	239	8.927	245	— 2·4	36·4	36·
Petroszény-Livazény-Lupény	18·1	18·1	13.800	54.700	4.000	63.500	67.500	3.729	66.711	3.686	+ 1·2	18·1	18·1
Pozsony-Komárom	97·3	97·3	35.900	6.700	23.000	23.000	46.000	473	44.961	462	+ 2·4	97·3	97·
Puszta-Tenyö-Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	14.400	10.200	7.500	21.000	28.500	824	28.064	811	+ 1·6	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	5.800	4.300	3.000	8.500	11 500	310	12.277	331	— 6·3	37·1	37·1
Ruma-Klenák	30·9	30·9	6.000	2.200	3.200	5.700	8.900	288	8.307	269	+ 7·1	30·9	30·
Ruma-Vrdnik	17·4	17·4	1.300	9.200	500	8.500	9.000	517	9.135	525	— 1·5	17·4	17·
Somogy-Szobb—Bárcs	47·1	47·1	11.400	3.000	5.000	7.500	12.500	265	12.583	267	— 0·7	47·1	47·1
Oedenburg-Pozsony	72·0	72·0	29.600	15.300	16.000	40 500	56.500	785	56.259	781	+ 0·5	72·0	72·
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	9.400	3.000	6.000	8.500	14 500	366	15.136	382	— 4·2	39·6	39·
Szátmar-Nagybánya	60·3	60·3	14.200	5.200	13.500	23 000	36.500	605	35.245	584	+ 3 6	60·3	60·
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	53.200	6.600	33.500	30.500	64.000	475	63 540	472	+ 0·6	134·7	134·
Szegzárd-Báttaszék	19·2	19·2	10.300	1.100	3.500	2.000	5.500	286	5.332	278	+ 2·9	19·2	19·
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	14.900	4.200	7.000	7.500	14.500	419	14.075	407	+ 2·9	34·6	34·
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz	95·7	95·7	25.900	15.400	14 500	35.500	50.000	522	48.699	509	+ 2 6	95·7	95·
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	8.800	2.000	5.300	3.700	9 000	168	8.596	161	+ 4·3	53·5	53·
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	14.000	6.300	14.000	24.500	38.500	357	37.072	344	+ 3·8	107·8	107·
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	26.400	26.500	18.500	56.500	75.000	620	73.918	611	+ 1·5	121·0	121·
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	9.700	2.400	6.000	6.000	12.000	185	12.608	194	— 4·6	65·0	65·
Steinamanger-Pinkafeld	52·3	52·3	21.000	5.100	14.500	18.500	33 000	631	32.586	623	+ 1·3	52·3	52·
Steinamanger-Rum	21·1	21·1	7.800	2.800	2.800	2.600	5.400	256	5.230	248	+ 3·2	21·1	21·
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	12.700	3.100	9.5 00	6.500	16.000	523	15.582	509	+ 2·8	30·6	30·
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	22 300	3.600	12.700	9.300	22.000	343	21.534	336	+ 2·1	64·1	64·1
Temesvár-Módos	52·4	52·4	11.900	6.800	10.000	25.500	35.500	677	35.150	671	+ 0·9	52·4	52·
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	16.700	4.800	12.000	13.200	25.200	401	25.707	409	— 2·0	62·9	62·
Tisza-Polgar—Nyiregyházá	55·8	55·8	9.800	2.900	4.600	6.400	11 000	197	11.294	202	— 2·5	55·8	55·
Torontáler Lokalbahn	346 9	346·9	70.300	24.900	45.000	97.000	142.000	409	142.852	412	— 0·7	346·9	346·
Töketerebes-Gálszécs-Varannó L.B.	30·5	30·5	8.300	3.600	4.000	6.000	10.000	328	9.814	322	+ 1·9	30·5	30·
Ujszász—Jasz-Apáti Vizinalbahn	31·6	31·6	9.500	8.100	3.500	13.500	17.000	538	17.197	544	— 1·1	31·6	31·
Warasdin-Golubovec	36·5	36·5	10.000	7.300	3.200	9.800	13.000	356	12 607	345	+ 3·2	36·5	36·
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	22.200	12.200	14.000	34.000	48.000	567	47.393	560	+ 1·3	84·6	84·
Vinkovce-Brčka	53·1	53·1	7.300	8.900	6.700	26.300	33.000	621	31.271	589	+ 5·4	53·1	53·
Vinkovce-Zupanje	33·4	33·4	5.100	3.900	3.000	7.500	10.500	314	10.337	309	+ 1·6	33·4	33·
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz	83·5	83·5	12.700	10.800	7.600	37.000	44.600	534	44.449	532	+ 0·4	83·5	83·5
Zsebely-Csákovar-Bóka	48·3	48·3	9.100	2.800	4.800	6.200	11.000	228	10.949	227	+ 0·4	48·3	48·
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	9.400	7.400	5 000	14.300	19.300	433	19.037	427	+ 1·4	44·6	44·6
Lokalbahnen zusammen	8.821·2	8.713·1	3,240.206	1,100.728	1,657.816	2,735 978	4,393.794	498	4,291.013	492	+ 1·2	8.816·4	8.696·5
Hauptsumme	18.253·6	18 141·5	7,660.774	3,819.406	8,612.813	20,271.327	28,884.140	1.582	28,071.664	1.547	+ 2·4	18.247·6	18.124·

Verkehr und Einnahmen der Bosnischen

im Monate **August** 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Eisenbahnen mit

Benennung der Eisenbahn	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1905	1904
K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	25.391	7.465	20.252	37.040	57.292	545	62.547	599	— 9·0	105·0	105·0
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	206.045	102.272	201.072	743.974	945.046	1.227	904.977	1.175	+ 4·4	770·0	770·0

Eisenbahn mit

Benennung der Eisenbahn	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1905	1904
Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	180.099	6.055	16.156	8.419	24.575	4.311	21.974	3.855	+ 12·0	5·7	5·7
Summe	880·7	880·7	411.535	115.792	237.480	789.433	1,026.913	1.166	989.498	1.124	+ 3·7	880·7	880·7

Beförderte ersonen	Beförderte Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	1905 für Güter	1905 im ganzen	1905 pro Kilometer	Einnahmen 1904 für Personen und Gepäck	1904 für Güter	1904 im ganzen	1904 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1905	1904	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates August											
100.500	57.600	66.200	198.700	264.900	4.647	62.502	163.997	226.499	3.974	+ 16·9	6.971	5.961	Nyiregyháza-Mátészalka
48.400	20.900	40.200	83.000	123.200	2.117	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.176	. . .	Nyiregyháza-Vásárosnam.
278.200	19.500	206.200	75.300	281.500	2.744	186.930	70.448	257.378	2.509	+ 9·4	4.116	3.764	Ó-Becse—Ujvidék—Titel
48.600	32.300	48.800	61.500	110 300	3.283	45.146	58.873	104.019	3.096	+ 6·0	4.925	4.644	Pancsova-Petrovoszello
104.000	46.700	58.200	121.100	179.300	1.926	57.219	106.025	163.244	1.752	+ 9·9	2.889	2.628	Pápa-Bánhida
87.700	17.300	38.700	30.900	69.600	1.912	38.896	32.711	71.607	1.967	— 2·8	2.868	2.951	Pápa-Csorna
94.900	428.500	28.000	493.300	521.300	28.801	25.871	474.261	500.132	27.632	+ 4·2	43.202	41.448	Petroszény-Lupény
249.500	40.100	159.700	146.900	306.600	3.151	157.007	133.304	290.311	2.984	+ 5·6	4.727	4.476	Pozsony-Komárom
95.500	42.500	49.000	107.200	156.200	4.514	47.784	87.326	135.110	3.905	+ 15·6	6.771	5.858	Puszta-TenyöK.-Szt. Márton
48.400	26.300	22.200	41.200	63.400	1.709	24.617	52.344	76.961	2.074	— 17·6	2.564	3.111	Püspökladány—F.-Gyarmat
50.200	9.200	32.600	21.800	54.400	1.761	22.358	19.675	42.033	1.360	+ 29·5	2.642	2.040	Ruma-Klenák
8.800	51.000	4.100	51.100	55.200	3.172	3.439	45.450	48.889	2.810	+ 12 9	4.758	4.218	Ruma-Vrdnik
87.600	30.400	38.000	75.700	113.700	2.414	36.819	72.144	108.963	2.313	+ 4·4	3.621	3.470	Somogy-Szobb—Barcs
208.900	69.100	100.900	173.900	274.800	3.817	101.174	165.701	266.875	2.707	+ 3·0	5.726	5.561	Ödenburg-Pozsony
66.500	19.800	43.000	54.500	97.500	2.462	41.660	55.198	96.858	2.446	+ 0·7	3.693	3.669	Szatmár-Fehérgyarmat
85.300	36.800	94.800	186.000	280.800	4.657	81.671	158.933	240.604	3.990	+ 16·7	6.986	5.985	Szátmar-Nagybánya
346.500	38.800	232.500	173.700	406.200	3.016	218.790	175.115	393.905	2.924	+ 3·1	4.524	4.386	Szeged — Nagy - Kikinda— Nagy-Becskerek
79.700	8.800	28.500	14.200	42.700	2.224	26.711	15.562	42.273	2.202	+ 1·0	3.336	3.303	Szegzárd-Báttaszek
104.200	24.700	47.800	56.200	104.000	3.006	48.018	45.507	93.525	2.703	+ 11·2	4.509	4.055	Szentes—H.-M.-Vasárhely
186.300	117.600	109.600	304 400	414.000	4.326	105.461	274.412	379.873	3 969	+ 9·0	6.489	5.954	Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz
61.300	12.600	36.800	23.800	60.600	1.133	36.032	21.080	57.112	1.068	+ 6·1	1.700	1.602	Szigetvár-Kaposvár
94.500	36.000	98.800	171.200	270.000	2.505	90.217	142.894	233.111	2.162	+ 15·9	3.758	3.243	Szilágyságer Eisenbahn
180.600	171.700	132.400	452.100	584.500	4.831	124.614	368.885	493 499	4.079	+ 18·4	7.247	6.119	Slavonische Lokalbahn
78.700	12.500	42.700	30.500	73.200	1.126	44,976	33 602	78.578	1.209	— 6·9	1.689	1.814	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
138.700	37.500	94.900	150.300	245.200	4.688	95.048	134.699	229.747	4.393	+ 6·7	7 032	6.590	Steinamanger-Pinkafeld
51.800	11 100	21.600	10.900	32.500	1.540	20.298	10.041	30.339	1.438	+ 7·1	2.310	2.157	Steinamanger-Rum
56.300	13.600	42.000	31.400	73.400	2.399	42.149	27.543	69.692	2.278	+ 5·3	3.599	3.417	Temesvár—Buziás
128.900	21.800	75.200	49.300	124.500	1.942	73.170	51.304	124.474	1.942	0	2.913	2.913	Temesvár—Lippa-Radna
83.100	23.600	71.200	90.300	161.500	3.082	71.952	87.098	159 050	3.035	+ 1·5	4.623	4.553	Temesvár-Modos
120.300	23.700	80.600	62 000	142.600	2.267	84.182	62 752	146.934	2.336	— 3·0	3.401	3.504	Temesvár—N.-Szt. Miklos
75.000	15.500	34.900	32.100	67.000	1.201	34.688	35.510	70.198	1.258	— 4·5	1.802	1.887	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
500.000	118.700	326.300	436.800	763.100	2.200	339.529	469.338	808.867	2.332	— 5·7	3.300	3.498	Torontáler Lokalbahn
52.500	22.600	28.400	32.900	61.300	2.010	25.364	28.759	54.123	1.775	+ 13·2	3.015	2.663	Töketerebes-Varannó L.-B.
75.000	39.000	26.600	54.200	80.800	2.557	26.404	63.337	89.741	2.840	— 10·0	3.836	4.260	Ujszász—Jasz-Apáti V.-B.
65.700	55.800	23.400	76.900	100.300	2.748	22.257	74.555	96.812	2.652	+ 3·6	4.122	3.978	Varasdin-Golubovec
145.300	49 000	98.000	141.100	239.100	2.826	94.698	131.436	226.134	2.673	+ 5·7	4.239	4.010	Versecz—Kubin-Dunapart
55 800	71.000	48.600	242.000	290.600	5.473	46.027	187.597	233.624	4.400	+ 24·3	8.210	6.600	Vinkovce-Brčka
32.300	18.300	19.200	41.700	60.900	1.823	18.370	32.567	50.937	1.525	+ 19·5	2.735	2.288	Vinkovce-Zupanje
93.100	78.400	49.800	251.900	301.700	3.613	49.489	253.111	302.600	3.625	— 0·4	5.420	5.438	Zolyom-Brezó—Breznób.— Tiszolcz
64 900	13.700	30.900	30.600	61.500	1.273	31.522	27.380	58.902	1.220	+ 4·3	1.910	1.830	Zsebely-Csákovár-Bóka
59.400	39.900	34.100	85.100	119.200	2.673	30.486	76.798	107.284	2.405	+ 11·1	4.010	3.608	Zsitvatal-Bahn
1,606 963	7,137.598	10,973.118	18,353.633	29,326.751	2.326	10,391.051	17,207.990	27,599 041	3.174	+ 4·8	4.989	4.761	**Lokalbahnen zusammen**
4,508.491	26,342.545	56,526.639	140,461.264	196,987.903	10.795	53,832.668	137,301.178	191,133.846	10.545	+ 2·4	16.193	15.818	**Hauptsumme**

und Herzegowinischen Eisenbahnen

ersten acht Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Dampfbetrieb.

Personen	Güter	1905 für Personen und Gepäck	1905 für Güter	1905 im ganzen	1905 pro Kilometer	1904 für Personen und Gepäck	1904 für Güter	1904 im ganzen	1904 pro Kilometer	Differenz	1905	1904	Benennung der Eisenbahn
146.101	60.564	115.401	269.182	384.583	3.663	107.128	284.086	391.214	3.726	— 1·7	5.494	5.589	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
1,188.283	750.275	1,220.210	5,278.907	6,499.117	8.440	1,405.460	4,993.306	6,398.766	8.310	+ 2·0	12.660	12 465	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

Personen	Güter	1905 für Personen und Gepäck	1905 für Güter	1905 im ganzen	1905 pro Kilometer	1904 für Personen und Gepäck	1904 für Güter	1904 im ganzen	1904 pro Kilometer	Differenz	1905	1904	Benennung der Eisenbahn
1,245.339	43.570	93.007	59.291	152.298	26.719	90.505	61.730	152.235	26.708	0	40.079	40.062	Stadtbahn in Sarajevo
2,579.723	854.409	1,428.618	5,607.380	7,035.998	7.989	1,603.093	5,339.122	6,942.215	7.883	+ 1·3	11.984	11.825	**Summe**

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte schmalspurige, elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung mit gemischtem Betriebe von Bozen nach Oberbozen (Rittnerbahn). (Detailprojekt: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 27. September über das von Dr. Julius Perathoner, Bürgermeister der Stadt Bozen, namens des Stadtmagistrates daselbst vorgelegte Detailprojekt für eine ungefähr 5·9 km lange, mit der Spurweite von 1·0 m auszuführende, elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung mit gemischtem Betriebe von Bozen nach Oberbozen (Rittnerbahn) im Sinne der Bestimmungen der §§ 3 und 5 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, im Wege des abgekürzten Verfahrens die Vornahme der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in der Zeit vom 10. bis einschließlich 12. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 45.944.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Lemberg: Sperrung der Haltestelle Sknilów für die Züge der Strecke Lemberg—Sambor—ungarische Grenze und Eröffnung derselben für die Züge der Strecke Lemberg—Lawoczne.) Die bestehende und für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Personenhaltestelle Sknilów der Strecke Lemberg—Sambor—ungarische Grenze wird am 15. Oktober für den Personen- und Gepäcksverkehr bei den Zügen der genannten Strecke gesperrt, dagegen für den Personen- und Gepäcksverkehr bei den Zügen der Strecke Lemberg—Lawoczne eröffnet.

Verschiedene Mitteilungen.

Gesellschaft der Brünner elektrischen Straßenbahnen. (Generalversammlung.) Am 12. Mai fand in Brünn unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Hugo v. Noot und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthalterei-Sekretärs Alois Minks die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft der Brünner elektrischen Straßenbahnen statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre teil, welche 27.034 Aktien mit 2699 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 1,002.146·70 (gegen K 920.096·27 im Jahre 1903), die Pachteinnahmen K 3040 (K 3000), die Betriebsauslagen und die allgemeine Verwaltung K 417.233·57 (K 320.985·77), die Erhaltungs- und sonstigen Kosten K 315.065·33 (K 247.154·64), die vertragsmäßige Abgabe an die Gemeinde K 30.064·40 (K 27.602·88), die Abschreibungen K 18.335·95 (K 15.568·10) und die Dotierungen K 86.900 (K 83.400). Zuzüglich des Vortrages vom Vorjahre per K 1593·24 (K 1627·60) stellte sich der Reinertrag auf K 139.180·69 (K 230.012·48). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, aus dem Reingewinne in den Reservefonds K 6879·37 (K 11.419·24) zu hinterlegen, K 124.000 (K 217.000) zur Ausschüttung einer 2prozentigen (3½ Prozent) Aktiendividende zu verwenden und den Rest per K 8301·32 (K 1593·24) auf neue Rechnung vorzutragen. Zu Punkt 4 der Tagesordnung wurde der Bau mehrerer Ergänzungslinien beschlossen und ist hierbei der Verwaltungsrat ermächtigt worden, die erforderlichen Schritte behufs Erwirkung der Konzession für die neuen Linien zu unternehmen und den Bau durchzuführen. An Stelle des verstorbenen Verwaltungsratsmitgliedes Otto Bohlmann wurde Philipp Schrimpff, Regierungsbaumeister in Berlin, in den Verwaltungsrat gewählt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurde dessen Honorar in der bisherigen Höhe festgesetzt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Hugo v. Noot zum Präsidenten und S. Kocherthaler zum Vizepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 27.411.]

Lokalbahn Plan-Tachau. (Generalversammlung.) Am 29. Juli fand in Tachau unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Heinrich Swoboda die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Plan-Tachau statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 1055 Aktien mit 211 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 97.436·46 (gegen K 87.046·95 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 1779·45 (K 3991·76), die Betriebsausgaben K 42.847·45 (Kronen 40.105·78), die sonstigen Auslagen K 11.089·81 (K 7398·66) und der Betriebsüberschuß K 45.278·65 (K 43.534·27). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 740·43 (K 728·39) und abzüglich der Verwaltungskosten per K 2396·80 (K 3108·58), sowie des Erfordernisses für den Anlehensdienst per K 40.071 (K 40.079·46) ergab sich ein Reingewinn von K 3551·28 (K 1074·62), wovon als Gewinnanteil der Stadt und des Bezirkes Tachau je K 507.32 (K 153·51) auszuscheiden sind. Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages vom Vorjahre per 296·74 (K 604·03) standen zur Verfügung der Generalversammlung K 2833·38 (K 1371·63). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem verfügbaren Gewinne eine Dividende von 0·65 Prozent (0·25 Prozent) an die Aktien zu verteilen und den Rest per K 12·38 auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Verwaltungsratsmitglied Franz Ritter v. Landwehr-Wehrheim wurde sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 43.562.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro September 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	150·08	2838·43	2684·43	304·08
Roggen	304·55	713.12	607·66	410·01
Gerste	225·68	102.30	279·04	48·94
Hafer	243·20	1011·56	1051·98	202·78
Mais	1568·72	2080·16	1529·13	2119·75
Mehl	1127·14	1032·50	982·75	1176·89
Wein	6038·79	235·14	429·13	5844·80
Verschiedene	1553·93	1233·64	1278·03	1509·54
Zusammen	11212·09	9246·85	8842·15	11616·79
Versicherungswert K	438.900	101.000	112.000	427.900

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	22	2	2	22
Versicherungswert K	128.900	14.000	17.000	125.900
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswert K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Kilometer- und Zonenzeigers der Personenhaltestelle Bausnitz.

Vom Tage der Eröffnung der zwischen Schwadowitz-Eipel und Parschnitz gelegenen Personenhaltestelle Bausnitz wird im Verkehre mit derselben nachstehender Kilometer- und Zonenzeiger Geltung haben:

Nach oder von	Kilometer	Zone	Nach oder von	Kilometer	Zone
Wien	397	16	Schurz **	55	6
Prag	177	12	Pilnikau	18	2
Nimburg	128	10	Wildschütz **	15	2
Groß-Wossek	112	9	Trautenau	9	1
Libnowes	105	9	Parschnitz	4	1
Žiželitz	94	8	Chlumetz	89	8
Chlumetz	89	8	Karanitz **	81	8
Lukowa Mlikosrb **	94	8	Dobřenitz-Syrowatka	74	7
Neubydžow	100	8	Praskačka-Urbanitz **	68	7
Smidar	102	9	Semil	80	7
Wohnischtan **	97	8	Eisenbrod	87	8
Wostroměř	92	8	Kleinskal	94	8
Lhota Scharowa	86	8	Turnau	102	9
Bad Bělohrad	83	8	Sichrow	110	9
Neu-Paka	67	7	Liebenau	116	9
Alt-Paka	63	6	Reichenau b. Gablonz	122	9
Běla Ö.N.W.B. **	58	6	Radl **	126	10
Kruh *	53	6	Langenbruck-Hermannsthal	128	10
Starkenbach-Martinitz	44	5	Heinersdorf **	134	10
Hennersdorf-Branná **	39	4	Reichenberg	139	10
Pelsdorf	36	4	Seidenberg	180	12
Arnau	26	3	Josefstadt-Jaroměř	44	5
Kottwitz *	22	3	Rychnowek **	39	4
Königgrätz	61	6	Königinhof	59	6
Schlesische Vorstadt **	66	7	Weiß-Třemeschna	65	6
Hohenbruck	75	7	Mastig	72	7
Tinischt	83	8	Klein-Borowitz **	74	7
Častolowitz	91	8	Groß-Borowitz **	74	7
Geiersberg	123	9	Falgendorf-Widach	71	7
Wichstadtl-Lichtenau	144	10	Alt-Paka	63	6
Mittelwalde	153	11	Běla S.N.D.V.B. **	68	7
Wildenschwert	137	10	Liebstadtl	73	7
Hohenelbe	41	5	Jessenitz **	35	4
Freiheit-Johannisbad	19	2	Böhm.-Skalitz	31	4
Pardubitz	84	8	Starkoč	25	3
Rositz	81	8	Woleschnitz **	19	2
Steblowa *	74	7	Roth-Kosteletz	16	2
Opatowitz	67	7	Schwadowitz-Eipel	8	1
Königgrätz	61	6	Bausnitz **	—	—
Předměřitz	57	6	Parschnitz	4	1
Lochenitz **	55	6	Gabersdorf **	7	1
Smiřitz	51	6	Bernsdorf *	14	2
Černožitz *	49	5	Königshan	18	2
Josefstadt-Jaroměř	44	5	Liebau	22	3
Schlotten-Kukus	52	6	Tannwald-Schumburg	106	9

Wien, am 4. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1477]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3.

Einbeziehung der Station Gratwein S.B. in den Ausnahmetarif Nr. 26 (Schwefelkies etc.).

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Gratwein S.B. in den Ausnahmetarif Nr. 26 (Schwefelkies etc.) des obbenannten Tarifheftes einbezogen.

Der Schnittsatz südlich vom Schnittpunkte von Gratwein S.B. beträgt 50 Pfg. pro 100 kg.

Wien, am 5. Oktober 1905. S.B. Z. 11.669-C I/05.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1478]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Neuauflage des Tarifes, Teil II, Heft 3.

Von dem seit 1. Jänner 1901 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, des obgenannten Eisenbahnverbandes erscheint mit 1. November 1905 eine Neuauflage, wodurch der erstgenannte Tarif mit sämtlichen Nachträgen außer Kraft gesetzt wird.

Die Neuauflage weicht von dem bisherigen Tarife außer den bezüglich Einteilung und präziserer Fassung der Bestimmungen vorgenommenen Änderungen nur insofern ab, als die Berufungen auf den Tarif, Teil I, auf Grund des ab 1. Juli 1905 gültigen neuen Tarifes, Teil I, Abteilung B, entsprechend abgeändert wurden.

Exemplare der Neuauflage können durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von K 3 bezogen werden.

Wien, am 5. Oktober 1905. S.B. Z. 11.666-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1479]

Lokalbahn Melnik-Mscheno.

Widerruf der Aufhebung des Gebührentarifes.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 95 ex 1905 unter laufender Pos. 1171 enthaltene Kundmachung, betreffend die Aufhebung des Gebührentarifes der Lokalbahn Melnik-Mscheno, wird widerrufen.

Der bisher gültige Gebührentarif, Teil II, für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Lokalbahn Melnik-Mscheno samt Nachträgen I bis III, sowie die in der Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen, gültig vom 1. Jänner 1905, unter Pos. 86 bis 89 enthaltenen ermäßigten Frachtsätze bleiben daher in Kraft.

Wien, am 5. Oktober 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1480]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für leer retourgehende Petroleumfässer.

Mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, ist für an eine Petroleumraffinerie in Kralup adressierte, leer retourgehende Petroleumfässer unter 8·5 hl Gehalt bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen von Pilsen nach Kralup (B.N.B., B.E.B. oder St.E.G.) der Kartierungsfrachtsatz von 72 Heller für 100 kg anzuwenden.

Prag, am 5. Oktober 1905. B.E.B. Z. 37.536/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1481]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 1, vom 1. Mai 1903.
Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. März 1904.

Beförderung von roh vorgerichteten Gewehrschäften in gedeckt gebauten Wagen.

Bei Beförderung von roh vorgerichteten Gewehrschäften von der Station Krozingen der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen nach Garsten, Steyr, Wien I (K.E.B.) und den Budapester Bahnhöfen auf Grund der bestehenden direkten Frachtsätze werden auf Verlangen gedeckt gebaute Wagen gestellt. Der tarifmäßige Frachtzuschlag von 10 Prozent (Teil I B, § 40) wird hierbei, vom 20. Oktober 1905 an, nicht berechnet.

Wien, am 6. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.078/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1482]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Zucker.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Zucker der Position Z—15 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von Göding K.F.N.B. nach	Heller für 100 kg
Etsdorf k.k.St.B.	129 *)
Gmünd k.k.St.B.	147 *)
Kirchberg am Wagram k.k.St.B.	129 *)
Klein-Schwechat k.k.St.B.	89 *)
Klosterneuburg-Weidling k.k.St.B.	95
Korneuburg Ö.N.W.B.	86
Langenlois k.k.St.B.	123 *)
Oberhollabrunn Ö.N.W.B.	101
Stockerau Ö.N.W.B.	96

Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender; bei Inanspruchnahme der mit *) bezeichneten Frachtsätze obliegt auch das Abladen der Partei, bezw. dem Empfänger.

Wien, am 6. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1483]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Zuckerrüben, frische.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Zuckerrüben, frische, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

Nach Grußbach-Schönau St.E.G. von	Heller für 100 kg
Jamnitz B.J.	61
Třebelowitz B.J.	56

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 6. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1484]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil II, Heft 3B, vom 1. Juli 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Er enthält: Änderung von Stationsnamen, Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, Ergänzungen und Abänderungen der Ausnahmetarife und Aufhebung der Bestimmungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 52 (Kleie, Ölkuchen u. s. w.) und Nr. 52a (Reiskleie, Reisfuttermehl), welche als Abteilung II in den Tarif, Teil III, Heft 3, vom 1. November 1905 aufgenommen werden.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. November 1905 in Kraft.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 60 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 6. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.005/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1485]

Adriatisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Tarifnachtrages III.

Auf Seite 7 des Nachtrages III zum Verbandsgütertarife, Teil II, sind im Ausnahmetarif 12 (Metalle und Metallwaren) die Frachtsätze für Voitersreuth, sowie die Anstoßbeträge für Pola und Rovigno aus den Abteilungen b, c, d, e in die Abteilungen **a, b, c, d** zu versetzen.

Wien, am 5. Oktober 1905. S.B. Z. 11.306-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1486]

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Teil II.

Mit 20. Oktober 1905 tritt zum Tarife, Teil II, des Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1902 der Nachtrag VI in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Erfurt und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 25 Pfg., resp. 30 Heller erhältlich.

Wien, am 5. Oktober 1905.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1487]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 45.831/16a vom 2. Oktober 1905, werden mit Rücksicht auf den erhöhten Güterverkehr die den Parteien tarifmäßig zugestandenen wagenstandgeldfreien Fristen für die Beladung, sowie für die Entladung auf sechs Tagesstunden herabgemindert.

Die erwähnte Fristherabsetzung tritt mit 11. Oktober 1905 in Wirksamkeit und bleibt bis auf weiteres, jedoch längstens bis Ende Dezember 1905 in Kraft.

Für Überschreitungen der erwähnten sechsstündigen Frist wird in Gemäßheit des § 56, bezw. 69 des Betriebsreglements das im Tarife festgesetzte Wagenstandgeld erhoben.

Wien, am 7. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1488]

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Straßgräbchen in den Ausnahmetarif 16 (Hohlglaswaren) des Verbandsgütertarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird Straßgräbchen (Station des kgl. preußischen Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle a. Saale) in den Ausnahmetarif 16 (Hohlglaswaren) des Verbandsgütertarifes, Teil II, einbezogen.

Die Frachtsätze betragen:

	Pfennig für 100 kg
ad a)	387
ad b)	306

Die Entfernungen betragen in Kilometern:

	Triest	Fiume	Pola	Rovigno
Straßgräbchen	1174	1169	1254	1244

Straßgräbchen fällt in die neue Gruppe o der Lieferfristentabelle.

Die Lieferfristen für diese Gruppe betragen:

Bei Triest, Fiume und Rovigno $7^1/_2$ Tage für Eilgut, 15 Tage für Frachtgut;

bei Pola $8^1/_2$ Tage für Eilgut, 17 Tage für Frachtgut.

Wien, am 5. Oktober 1905. S.B. Z. 9430-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1489]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Artikeltarife vom 1. Mai 1901.

Ermäßigung der Frachtsätze für den Transport von Eiern von Skała trans. nach den österreichisch-deutschen Grenzstationen trans.

Mit Gültigkeit vom 24. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten an Stelle der auf Seite 30 der vom 1. Mai 1901 gültigen Artikeltarife für den obbezeichneten Verkehr, bezw. auf Seite 5 des vom 1. Oktober 1901 gültigen Nachtrages I im Artikeltarife 8 vorgesehenen Frachtsätze für den Transport von Eiern bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von Skała trans. nach sämtlichen daselbst angeführten österreichisch-deutschen Grenzstationen trans. die nachstehenden ermäßigten Frachtsätze:

Von Skała trans. im Verkehre mit russischen Stationen der Gruppe I (a und b) und II (a b, und c) nach	5000	10.000
	Kilogramm	
	Heller für 100 kg	
Eger trans.	671	535
Eisenstein trans.	675	537
Furth i. W. trans.	660	524
Passau trans.	683	546
Salzburg trans.	690	554
Simbach trans.	686	550

Wien, am 7. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 14.461/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1490]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Herabsetzung der Ladefrist.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. August 1905, Z. 40.661/16 a, wird im hierseitigen Bahnbereiche, mit Ausnahme der Station Prag (Smichow), vom 24. Oktober 1905 angefangen bis auf weiteres, längstens jedoch bis 24. Dezember 1905, die bei Wagenladungsgütern mit 24 fortlaufenden Stunden normierte Auflade-, bezw. Abladefrist für mineralische Kohle, Kalksteine, Ziegel, Bruchsteine, Rübe, Rübenschnitte und Kalkschlamm auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Prag, am 5. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1491]

Binnenverkehr der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen (voll- und schmalspurige Linien), Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer, Sächsisch-Südwestdeutscher und Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Einführung eines neuen ermäßigten Ausnahmetarifes 10b für Getreide etc.

Am 10. Oktober 1905 tritt im sächsischen Binnenverkehre und im Verkehre zwischen sächsischen Stationen einerseits und Stationen der Preußisch-Hessischen, der Bayerischen Staatseisenbahnen, der großherzogl. Badischen Staatsbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Lübeck-Büchener, der Eisern-Siegener und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn anderseits ein neuer ermäßigter Ausnahmetarif 10b für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer und für Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut, in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Verbandsverwaltungen und Stationen.

Dresden, am 7. Oktober 1905.

Kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905. [1492]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. Auflage 1. Juli 1905. (Einführung des Nachtrages III.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 gelangte zum General-Gütertarife, Auflage 1. Juli 1905, der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. Oktober 1905 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Automobil-Ausstellung in Agram. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 22. bis 31. Oktober 1905 in Agram stattfindenden Automobil-Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen und ungarischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Der Rücksendungstermin wurde mit Ende November 1905 festgesetzt.

Ausstellung von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten in Plan. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der am 28. und 29. September 1905 in Plan stattgefundenen Ausstellung von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen in Böhmen gelegenen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausstellung der Vereinigung bildender Künstler Österreichs in Wien. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 1. November bis Ende Dezember 1905, dann vom 2. Jänner bis Ende Februar 1906, endlich vom 3. März bis Ende Mai 1906 in Wien stattfindenden Ausstellungen der Vereinigung bildender Künstler Österreichs wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausland.

Internationale Ausstellung in Mailand. (Frachtermäßigung seitens der italienischen Eisenbahnen.) Für die österreichischen Ausstellungsobjekte, welche auf der anläßlich der Eröffnung des Simplontunnels in der Zeit vom April bis November 1906 währenden internationalen Ausstellung in Mailand ausgestellt werden, haben die beteiligten italienischen Eisenbahnen eine 50prozentige Ermäßigung der gewöhnlichen Transporttarife zugestanden. Diese Begünstigung, welche sich auch auf die Spezial- und Lokaltarife erstreckt, wird jedoch dahin eingeschränkt, daß für jeden Kilometer Weges und jede Tonne Fracht zumindestens ein Satz von Frcs. 0·0412 zu entrichten ist.

Die von den österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen für diese Ausstellungsobjekte gewährten Frachtbegünstigungen werden demnächst in dem Kundmachungsteile dieses Blattes zur Verlautbarung gelangen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Station Abendstern für den allgemeinen Güterverkehr.) Die an der Bahnstrecke Lollar—Wetzlar gelegene Station Abendstern, welche bisher u. a. dem Wagenladungsverkehre nach und von der Kleinbahn Gießen-Bieber, sowie den Anschlußwerken und Lagerplätzen diente, wurde vom 1. Oktober 1905 ab auch für den allgemeinen Güterverkehr (Eilstückgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und Thierverkehr) eröffnet.

Die Beschränkungen: „Nicht für Sprengstoffe und nicht für Gegenstände, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist“, bleiben bestehen.

Der Tarifberechnung werden die in den Gütertarifen bereits enthaltenen Entfernungen zugrunde gelegt.

Näheres ist auf den Abfertigungsstellen und im Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Frankfurt a. M. zu erfahren.

Kohlenverkehr nach den Stationen des mittleren und südwestlichen Gebietes (Gruppen II und IV). (Inkrafttreten zum Teil ermäßigter Frachtsätze.) Mit dem Tage der Eröffnung des Überganges Brühl der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn treten in den Ausnahmetarifen für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Mai 1905 zum Teil ermäßigte Frachtsätze von den Stationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn an Stelle der bisherigen in Kraft.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 20. September 1905 wurden die Stationen Hösel des Direktionsbezirkes Essen und Hemelingen und Totstedt des Direktionsbezirkes Münster i. W. in den Verband aufgenommen.

Die Wagenladungsfrachtsätze der Station Freiburg-Wiehre der Badischen Staatseisenbahnen werden mit sofortiger Gültigkeit teilweise erhöht.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Staatsbahngütertarif, Gruppe I, und Wechseltarife mit dieser Gruppe. Niederschlesischer Steinkohlentarif. (Eröffnung und Einbeziehung neuer Haltestellen.) Am 1. Oktober 1905 wurden im Direktionsbezirke Breslau eröffnet:

a) der an der Hauptbahn Camenz-Neisse gelegene bisherige Haltepunkt Stephansdorf als Haltestelle für den Wagenladungsverkehr;
b) der an der Hauptbahn Königszelt-Camenz gelegene bisherige Haltepunkt Nieder-Peilau für den Stückgut und Wagenladungsverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen und lebenden Tieren ist auf den neuen Verkehrsstellen ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wurden die Haltestellen in den Gruppentarif I, in die Wechseltarife mit dieser Gruppe, sowie in den Niederschlesischen Steinkohlentarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau nähere Auskunft.

Preußisch-Hessische und Sächsische Staatseisenbahnen. (Aufnahme der Station Oberscheld [Trennungsstation] in die Ausnahmetarife für Roheisen und Gießereiroheisen.) Mit Wirkung vom 1. Oktober 1905 ab wurde die Station Oberscheld (Trennungsstation) des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M. in die bestehenden Ausnahmetarife für Roheisen und Gießereiroheisen u. a. im Verkehre mit Stationen der Preußisch-Hessischen und Sächsischen Staatseisenbahnen als Versandstation aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab wurden in den obgenannten Verkehr die Haltestelle Jankendorf und die Stationen der Neubaustrecke Glowno—Janowitz i. P. des Direktionsbezirkes Bromberg und die Stationen der Neubaustrecke Karthaus i. Westpr.—Lauenburg i. Pm. des Direktionsbezirkes Danzig aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Staatsbahngütertarif, Gemeinsames Heft II A. (Einbeziehung der Station Blexen.) Im Verzeichnisse der Seehafenstationen, Seite 22 des Tarifes, wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Blexen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen nachgetragen.

Staatsbahngütertarif: Gruppen I, I/II, I/III und I/IV. Nordostdeutsch-Sächsischer Gütertarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Neubaustrecke Posen (Glowno)—Janowitz i. P.) Am 1. Oktober 1905 wurde die 60·785 km lange Nebenbahn Glowno-Janowitz i. P. dem öffentlichen Verkehre übergeben. An der Strecke liegen in der Richtung von Glowno her die Bahnhöfe Czerwonak, Owinsk, Bolechowo, Murowana-Goslin, Lopuchowo, Revier, Schokken, Kirchen-Popowo, Mietschisko und Groß-Golle. Mit dem Tage der Eröffnung wurden die neuen Stationen u. a. in den Staatsbahngütertarif: Gruppen I, I/II, I/III und I/IV und in den Nordostdeutsch-Sächsischen Gütertarif einbezogen. Für den Durchgangsverkehr ist die Strecke ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Dienststellen nähere Auskunft.

Gruppentarif I und Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung der Nebenbahn Karthaus i. Wstpr.-Lauenburg i. Pom.) Am 4. Oktober 1905 wurde die im Bau begriffene normalspurige Nebenbahn Karthaus i. Wstpr.-Lauenburg i. Pom. mit den Stationen Prockau, Gartsch, Miechutschin, Sierakowitz, Kaminitza, Wahlendorf, Linder-Werder, Kantrschin und Roslasin dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese Stationen dienen u. a. dem Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehre. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden diese Stationen in den Gruppentarif I und in die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Danzig.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Nachtrag VI.) Zum Gütertarife gelangte am 2. Oktober 1905 der Nachtrag VI zur Einführung. Außer einigen Berichtigungen enthält er hauptsächlich Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gottleuba der Sächsischen Staatseisenbahnen, Beutnitz, Bürgel, Dietlas, Graitschen, Hainspitz, Heimboldshausen, Philippsthal, Porstendorf, Rennsteig und Serba des Direktionsbezirkes Erfurt, sowie teilweise geänderte Entfernungen für die Stationen Birkungen des Direktionsbezirkes Cassel, Apolda, Auerstedt, Buttstädt, Camburg a. d. Saale, Cölleda, Dornburg a. d. Saale, Eckartsberga, Etzleben, Griefstedt, Großberingen, Großneuhausen, Guthmannshausen, Heldrungen, Kösen a. d. Saale, Leubingen, Niedertrebra, Olbersleben, Sömmerda, Stadtsulza, Weida und Weißensee i. Thür. des Direktionsbezirkes Erfurt. Die vereinzelt eintretenden Entfernungserhöhungen erlangen erst am 15. November 1905 Gültigkeit.

Über die Höhe der anderweiten Entfernungen und über den Umfang der Erhöhungen erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind, nähere Auskunft.

Staatsbahngütertarif: Gruppen I, I/II, I/III und I/IV; Niederschlesischer Steinkohlentarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Haltestelle Langenbrück.) Am 1. Oktober 1905 wurde an der Strecke Ziegenhals—Landesgrenze die neue Haltestelle Langenbrück u. a. für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von lebenden Tieren, Leichen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem Tage der Eröffnung wurde die Haltestelle in den Gruppentarif I, in die Wechseltarife mit dieser Gruppe und in den Niederschlesischen Steinkohlentarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau nähere Auskunft.

Großherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Eröffnung einer neuen Bahnstrecke etc.) Am 1. Oktober 1905 wurde die neue Bahnstrecke Rheinau—Brühl dem Verkehre übergeben. Gleichzeitig wird der an der Bahnstrecke Mannheim — Schwetzingen gelegene Lokalzugshaltepunkt Brühl geschlossen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1682	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905 **Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn	.	Baumaterialien aller Art, als: Ziegel, Kalk, Zement, Holz, Eisen u. s. w., welche zur Herstellung von Neubauten, wie: Landhäusern (Villen) und anderen vornehmlich für Wohnungen von Sommergästen und Fremden eingerichteten Häusern bestimmt sind	allen Stationen der k. k. Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn (Adhäsionsstrecken)	Fischau Puchberg a. Sch.	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den jeweils bestehenden Frachtsätzen mit Ausschluß der Schleppbahn- und Überfuhrsgebühren mit der Bedingung, daß der Eisenbahn ein Brutto-Einheitssatz von 0·8 Heller für 100 kg und 1 km gewahrt bleibt	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Dieses Zugeständnis muß vor Beginn des Baues in Anspruch genommen werden und gelangt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche an den Reklamanten als Empfänger gerichtet sein müssen, zur Anwendung	Die Frachtdokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen. Die hierzu erforderliche Drucksorte kann durch die Stationen Puchberg a. Sch. und Fischau unentgeltlich bezogen werden
1683	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 102.791/05	beteiligten Verwaltungen	a) Schnittholz des Ausnahmetarifes Nr. 5 A b) Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) über 2·5 m lang des Ausnahmetarifes Nr. 5 C des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Přibram	Dresden-Elbkai Schönpriesen-Umschlag Aussig-Landungsplatz Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Februar 1905		Dresden-Elbkai: a) 85 Pfennig**) b) — Schönpriesen-Umschlag: a) 60 Pfennig*) b) 65 Pfennig*) Aussig-Landungsplatz: a) 60 Pfennig b) 65 Pfennig Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz: a) 60 Pfennig*) b) 65 Pfennig*)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag ad a) 10, ad b) 6 Pfennig für 100 kg. **) Dieser Frachtsatz findet nur auf Sendungen Anwendung, welche laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1684	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 45.533/05	Faschinen und Holzpflöcke	a) Łowczówek-Pleśna b) Tarnów	Bobowa	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Faschinen müssen zur Regulierung des Białaflusses bestimmt und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen	vom 20. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller a) 14 b) 17	Heller a) 8 b) 9	Heller a) 6 b) 8	Im Kartierungswege		In dieser Verlautbarung ist die Publikation im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 50 vom 2. Mai 1905, fortl. Nr. 1044, einbezogen und wird dadurch die letztere Publikation gegenstandslos
					Stróże				a) 17 b) 19	a) 9 b) 11	a) 8 b) 8			
1685	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905	**Böhmischen Commercialbahnen**	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Miröschau (Station) oder vice versa	Rokycan (B.C.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender und Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, bezw. Anhang zu demselben	10 Heller	8·7 Heller	1·3 Heller	Im Kartierungswege		Die Schleppbahngebühr in Miröschau ist besonders zu entrichten
1686	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905	**Bozen-Meraner Bahn** Z. 5862	Eisenbahnwagen, Maschinenbestandteile, Eisenmaste, Brückenbestandteile, Schienen, Laschen, Platten, Wechsel und Wechselbestandteile, Schwellen, Extrahölzer, Zement, Leitungsmateriale, Eisen und Kupferdraht	Bozen-Gries	Lana-Burgstall, bezw. Untermais	**Minimalquantum 500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für den Bau und Betrieb der Lokalbahn Lana-Meran bestimmt sein und mit an die Bauleitung derselben adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 10. Oktober 1905 bis Ende Dezember 1905	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	10 Prozent	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1687 V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**beteiligten Verwaltungen**	**Kohlen, mineralische, und Koks**	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	**Königshof**	**Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	**Lokalgütertarife**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller für 1000 kg** 1353		**Im Kartierungswege**		
				Mähr. Ostrau-Oderfurt						1347				
				Karwin						1405				
1688 V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Kladno	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	**Heller für 1000 kg** 1305		Im Kartierungswege		
				Mähr. Ostrau-Oderfurt						1299				
				Karwin						1357				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1689	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.-B. Z. 11.760-C I/05		Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Peri transit	Kufstein transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Sendungen müssen seewärts in Venedig einlangen und in Venedig maritima oder Venedig S. Lucia auf Grund der Bestimmungen des Deutsch-Italienischen Gütertarifes nach Rosenheim oder darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II A, für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Dezember 1904	Verschieden	Verschieden	7 Centimes pro 100 kg	Rückvergütung	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direktion der Südbahn-Gesellschaft in Wien, Kontrolle der Einnahmen, in Vorlage gebracht werden müssen	
1690	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.042-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Triest		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen mit internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	Franken			Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
					Benfeld				3·86	3·46	0·40			
					Bennweier				3·67	3·27	0·40			
					Bollweiler				3·50	3·14	0·36			
					Colmar				3·64	3·24	0·40			
					Dornach				3·42	3·02	0·40			
					Gebweiler				3·53	3·13	0·40			
					Haagen i. Baden				3·34	3·15	0·19			
					Hagenau				4·20	3·80	0·40			
					Heißenstein				3·55	3·14	0·41			
					Logelbach				3·66	3·25	0·41			
					Lützelhausen				4·04	3·61	0·43			
					Markirch				3·89	3·48	0·41			
					Masmünster				3·59	3·18	0·41			
					Mülhausen Nord				3·46	3·07	0·39			
					Mülhausen Wanne				3·40	3·01	0·39			
					Münster im Els.				3·75	3·34	0·41			
					Rappoltsweiler				3·71	3·31	0·40			
					Rothau				4·10	3·70	0·40			
					St. Kreuz				3·87	3·47	0·40			
					Sentheim				3·56	3·16	0·40			
					Türkheim im Els.				3·67	3·27	0·40			
					Wesserling				3·58	3·18	0·40			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1691	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Eisenbahnschienen und Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel als Frachtgut	Altkladno	Komotau (B.E.B.)	1. **Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.** 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein und bei Weiterbeförderung ab Komotau (A.T.E.) im Regiewege abgefertigt werden. Die letztgenannte Abfertigung muß auf den Frachtbriefen entsprechend vorgeschrieben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	69 Heller	51 Heller	18 Heller	**Im Rückvergütungswege**	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag**	**Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermäßigung**
1692	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	a) Eisenerze } b) Eisenschlacken } **zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe**	Altkladno (B.E.B.)		Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für die Ausnahmetarife Nr. 62 (Eisenerze) und Nr. 65 (Eisenschlacken) vorgeschriebenen Bedingungen	**bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906**	**Ostdeutsch-Österreichischer E. V. Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904**	Pfennig: a) **Bestehen keine direkten Frachtsätze**; b)	Pfennig: a) / b)	Pfennig: a) / b)	Im Kartierungswege		
					Beuthen O.S.E.					b) 104	89 / 83	— / 21			
					Bobrek					b) 104	89 / 81	— / 23			
					Borsigwerk					b) 104	88 / 81	— / 23			
					Chorzow					b) 105	89 / 83	— / 22			
					Friedrichshütte					b) 103	88 / 81	— / 22			
					Gleiwitz					b) 102	87 / 81	— / 21			
					Königshütte i. Oberschl.					b) 105	89 / 83	— / 22			
					Laurahütte					b) 105	90 / 85	— / 20			
					Ludwigsglück					b) 103	88 / 81	— / 22			
					Morgenroth					b) 104	89 / 81	— / 23			
					Rosdzin					b) 106	90 / 85	— / 21			
					Schwientochlowitz					b) 104	89 / 83	— / 21			
					Tarnowitz					b) 104	89 / 81	— / 23			
					Zabrze					b) 103	88 / 81	— / 22			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1693	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**		Leere, beim Eisenbahntransporte auf eigenen Rädern laufende dreiachsige Tender	Station Prag (Smichow) B.E.B.	Komotau B.E.B.	Aufgabe als Frachtgut und Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	80 Heller	69·2 Kronen pro Stück	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermäßigung
			zur Reparatur bestimmte dreiachsige Tender	Komotau B.E.B.	Station Prag (Smichow) B.E.B.									
			Gepäckswagen, gedeckte und offene Güterwagen	Station Prag (Smichow) B.E.B. oder umgekehrt	Komotau B.E.B.	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effektivgewicht der Wagen. 2. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen				42 Heller	38 Heller			
			Personenwagen							56 Heller	24 Heller			
1694	V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905 **k. k. Staatsbahn-Direktion Linz** Z. 30.923/05		Reexpeditionsbefugnis für Schnittholz der Pos. H—17 c, 1 und 2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	**in den Stationen Linz und St. Valentin**		Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Juli 1905, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—VIII-2	vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906					Im Rückvergütungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1695 V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		**Steine, unbearbeitete (Bruchsteine), und Schotter der Pos. 8—51 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen**	Annathal-Rothau (B.E.B.)		**1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** **2. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger zu besorgen.** **3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf denen die reklamierende Firma als Absender, ein Gemeindeamt als Empfänger und der zur Verfrachtung gelangende Artikel als zum Straßenbaue oder zur gewöhnlichen Beschotterung bestehender Straßen im Rayon der betreffenden Gemeinde bestimmt, angeführt sein muß, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1907 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Diese Dokumente werden nicht zurückgestellt	**Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermäßigung**
					Chodau (B.E.B.)				19	15	4			
					Dallwitz (B.E.B.)				25	19	6			
					Daßnitz-Maria Kulm				18	15	3			
					Eger (B.E.B.)				27	20	7			
					Falkenau a. d. Eger				14	12	2			
					Franzensbad (B.E.B.)				26	19	7			
					Karlsbad (B.E.B.)				24	18	6			
					Königsberg a. d. Eger				21	16	5			
					Mostau-Nebanitz				22	17	5			
					Neusattl (B.E.B.)				17	14	3			
					Tirschnitz (B.E.B.)				24	18	6			
					Zieditz				16	13	3			
					Zwodau-Davidsthal				13	12	1			

Außerkraftsetzung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
26 V.-B. Nr. 117 v. 10./X. 1905	Nr. 2 vom 5. Jänner 1905	93	**K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-Z. 26.916/04**	**Beteiligte Eisenbahnverwaltungen**	**Schnittholz der Pos. H—18 c, Ziffer 1 und 2, etc.**	**Alt-Sandec Bednarów etc.**	**Bodenbach St.E.G. transit Tetschen Ö.N.W.B. transit etc.**	**1. Dezember 1905**	**Anderweitige ermäßigte Frachtsätze sind in dem vom 1. Juli 1905 gültigen Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthalten**

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 118 **Wien, 12. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 11 des XVII. Jahrganges (1903) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Muszyna-Krynica nach Słotwiny.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Baurate und Bauunternehmer Ingenieur Gwalbert Ziembicki in Lemberg im Vereine mit dem kaiserl. Rate Dr. Heinrich Ebers in Krynica die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Muszyna-Krynica der Staatsbahnlinie Tarnów—Leluchów über Powroźnik, Jastrzembik und Krynica nach Słotwiny im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 3. Oktober 1905. E.-M.-Z. 43.054/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn im Gebiete der Stadt Budweis.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeisteramte Budweis die mit dem Erlasse vom 12. März 1904, Z. 11.219/2, neuerlich erteilte und mit dem Erlasse vom 9. August 1904, Z. 37.479/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 35 vom 29. März 1904 und Nr. 97 vom 30. August 1904), auf die Dauer eines Jahres verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn im Gebiete der Stadt Budweis, und zwar vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahnen über den Marienplatz bis zum neuen Kommunalfriedhofe, auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 12. September 1906, neuerlich verlängert.

Wien, am 27. September 1905. E.-M.-Z. 41.747/2.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlieferung von Personen-, Dienst- und Güterwagen.) Für die k. k. österr. Staatsbahnen wurden nachstehende Fahrbetriebsmittel eingeliefert, und zwar:

1. 15 Personenwagen der Wagengruppe Ib und 2 Personenwagen der Wagengruppe Ic, welche sämtlich mit Spindelbremsen versehen und für Dampfheizung eingerichtet sind. Die Anzahl der Achsen beträgt bei 5 Wagen je 3 und bei 12 Wagen je 2. Sämtliche Wagen sind mit Luftsaugebremsen, die Wagen der Wagengruppe Ib mit Notbremsen ausgerüstet.
2. 20 Dienstwagen der Wagengruppe Ib und 1 Dienstwagen der Wagengruppe Ic, welche sämtlich je 2 Achsen besitzen, für Dampfheizung eingerichtet und mit Luftsaugebremsen ausgerüstet sind.
3. 131 zweiachsige Güterwagen der Wagengruppe Ib, von welchen 64 mit Bremsen versehen sind.

Schließlich wurden von den Parteien in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen 9 zweiachsige Güterwagen der Wagengruppe I b eingestellt, welche sämtlich mit Bremsen versehen sind.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 24. September der Direktion der Firma „Losoncz-vidéki helyi érdekü vasut részvény-társaság" (Aktiengesellschaft der Losonczer Regional-Lokalbahnen) für:

a) eine in Verlängerung der gesellschaftlichen Linie Poltár—Kokova von deren Endstation Kokova ausgehende und diese über Klenócz in der Station Nyustya-Likér mit der Lokalbahn Feled — Rimabánya — Nyustya - Likér — Tiszolcz verbindende;

b) als Variante der Linie a) eine diese von der Station Kokova aus direkt in der Station Rimabánya mit der in a) bezeichneten Lokalbahn verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 24. September dem Grafen Ladislaus Toldalaghy in Biharczfalva und Konsorten für:

a) eine von der Station Agostonfalva der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende und diese in der Station Málnás-fürdö mit der Linie Sepsi-Szent György—Málnásfürdö—Gyimes-Palanka der Brassó (Kronstadt)-Háromszéker Lokalbahngesellschaft im Anschlusse an die rumänische Linie (Palanka—)Adyut—Bukarest—Galatz verbindende;

b) eine von der zukünftigen Station Bároth der Linie a) abzweigende, bis zur Großgemeinde Füle führende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Donaujenseitiges (Westungarisches) Lokalbahnnetz. (Erhöhung des Aktienkapitales.) Der Direktion der Firma „Dunantuli helyi érdekü vasut részvény-társaság" wurde die Bewilligung zur Erhöhung ihres bisher mit K 19,866.000 bemessen gewesenen Aktienkapitales auf K 20,366.000 erteilt.

Lokalbahn Nagy-Károly — Mátészalka — Csap. (Betriebseröffnung.) Am 2. Oktober wurde die Lokalbahn Nagy-Károly—Mátészalka—Csap mit den Stationen Nagy-Károly, Börvely, Nagy-Ecsed, Mátészalka, Vásáros-Namény, Tornyos-Pálcza, den Verladebahnhöfen Kálmánd, Nyir-Csaholy, Ó-Paly, Nagy-Dobos, Vitka, Gyüre, Kópócs-Apati, Mándok, Tisza-Szent Márton, den Verlade-Haltestellen Agerdö und Tibor-Tonya, den Haltestellen für den Personen- und Reisegepäcksverkehr Kis-Varsány, Cserepez-Kenéz und der Betriebsausweiche Zahony dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Görgénytaler Waldindustriebahn. (Betriebseröffnung.) Am 26. September wurde die im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Handelsminister auf Rechnung des kgl. ungarischen Forstärars erbaute „Görgény völgy vasut" dem Verkehre übergeben. Diese im Bereiche des Komitates Maros-Torda (im Osten von Siebenbürgen) nächst der zukünftigen Station Görgény-Szent Imre des konzessionierten Székler Lokalbahnnetzes abzweigende, 38 km lange Waldindustriebahn wird seinerzeit im Anschlusse an das internationale Eisenbahnnetz den Export der Industrieprodukte der weitausgedehnten Urwälder der Görgényer Reviere vermitteln. Die mit Dampfkraft zu betreibende neue Linie ist bereits für den Personenverkehr eingerichtet.

Ausland.

Bayern. (Gesetzentwürfe, betreffend die weitere Ausgestaltung des Staatseisenbahnnetzes.) Die bayerische Staatsregierung hat dem am 28. September zusammengetretenen Landtage in Vorlage gebracht: A. den Gesetzentwurf über die Erbauung einer eingeleisigen Hauptbahn von Mühldorf nach Freilassing; B. über den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen, und C. über die Erwerbung der Pfälzischen Eisenbahnen für das bayerische Staatsärar. Die Länge der Hauptbahn von Mühldorf bis Freilassing wird 65·7 km betragen, wofür sich die Kosten einschließlich einer 3prozentigen Reserve auf Mk. 11,399.200, d. i. Mk. 173.500 für 1 km Bahnlänge, berechnen. Die Gesamtsumme der zu den beantragten Erweiterungs- u. s. w. Bauten benötigten Mittel beziffert sich auf Mk. 30,368.500.

— (Übergang der Lokalbahn Türkheim i. B.-Wörishofen in das Eigentum der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.) Die Lokalbahn Türkheim i. B.-Wörishofen, die 5 km lang und vollspurig ist und mit Elektrizität betrieben wird, ist mit Genehmigung der bayerischen Staatsregierung von dem bisherigen Besitzer, der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Wörishofen, um den Gesamtbetrag von Mk. 150.000 für die gesamte Bahnanlage mit allem Zubehör und einschließlich des Elektrizitätswerkes Wörishofen und dessen Nebenanlagen vom 1. Oktober ab an die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München käuflich übergegangen.

Verschiedene Mitteilungen.

Erfindung einer Vorrichtung für das Ein- und Ausladen von Waren. Die Erfindung besteht in einer Vorrichtung, mittels welcher das Auf- und Abladen der Kolli in einer einfachen mechanischen Weise bewerkstelligt wird, welche die menschliche Kraftleistung auf ein Minimum reduzieren und alle äußeren Beschädigungen der Warenhüllen ebenso wie Bruch, Verschüttung und Quetschung des Inhaltes selbst verhindern soll. Zur Verwertung dieser Erfindung hat sich in Madrid eine Gesellschaft unter der Firma „Compania General de Transportes Terrestres" gebildet.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXL. Stückes.) Das am 2. Oktober 1905 herausgegebene CXL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2058: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 28. September 1905, Z. XI-820/I, betreffend den Verkehr mit Schweinen vom Viehmarkte in Wiener-Neustadt.

Nr. 2059: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 26. September 1905, Z. 28.798, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CXLI. Stückes.) Das am 3. Oktober 1905 herausgegebene CXLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2060: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 25. September 1905, Z. 46.178, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2061: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 23. September 1905, Z. 28.874, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2062: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 30. September 1905, Z. 22.024/X, betreffend die Wiederaufnahme der tierärztlichen Grenzkontrolle für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Rohrbach.

— (Inhalt des CXLII. Stückes.) Das am 5. Oktober 1905 herausgegebene CXLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2063: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Oktober 1905, Z. 45.025, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 2064: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Oktober 1905, Z. 44.489, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 2065: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 27. September 1905, Z. 139.410, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat September 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten September 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten September 1905
		vom ersten bis letzten September		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	42.982	25.496	22.735	45.743
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	10.645	34	1.617	9.062
Hafer	11.748	11.133	11.841	11.040
Korn	117	6.324	4.852	1.589
Mais	938	464	653	749
Rübsen	13.465	4.631	613	17.483
Gerste	73	—	—	73
Diverse	5.996	2.910	3.159	5.747
Assekuranzwert . . K	888.432	316.585	237.259	967.758

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten September 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten September 1905
		vom ersten bis letzten September		
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 192.924 kg, Assekuranzwert von K 22.153.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	September 1905				September 1904			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt . . .	167.638	154.655	142.041	180.252	309.568	266.366	176 737	399.197
Darunter:								
Weizen	10.261	19.490	14.177	15.574	12.913	17.446	10.133	20.226
Roggen	7.340	30.979	32.924	5.395	23.178	25.907	14.686	34.399
Gerste	17.263	41.141	22.218	36.186	4.006	13.165	6.947	10.224
Hafer	31.829	30.829	31.000	31.658	75.876	109.790	38.835	146.831
Mais	19.187	4.135	11.981	11.341	116.431	62.964	65.283	114.112
Hirse	545	1.267	391	1.421	1.140	83	537	686
Bohnen	374	3.171	2.258	1.287	935	932	1.047	820
Erbsen	1.371	871	762	1.480	3.326	422	1.185	2.563
Malz	991	165	350	806	392	316	441	267
Reps	19.457	5.078	3.947	20.588	10.234	2.783	989	12.028
Hanfsamen	426	—	404	22	417	170	168	419
Wicken	393	170	182	381	6.051	661	1.677	5.035
Mehl	6.869	10.846	12.362	5.353	24.575	21.311	23.953	21.933
Kleie	2.400	1.353	1.531	2.222	1.641	1.336	907	2.070
	118.706	149.495	134.487	133.714	281.115	257.286	166.788	371.613
Spiritus	6.671	—	392	6.279	4.506	—	1.538	2.968
Zucker	1.266	—	346	920	551	300	335	516
Wein	16.394	385	777	16.002	5.847	914	1.444	5.317
Öle und Fette	2.372	133	881	1.624	1.355	610	815	1.150
Sonstige Waren	22.229	4.642	5.158	21.713*	16.194	7.256	5.817	17.633†
Mittlere Tagesbewegung . .	11.868 Meterzentner				17.724Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	4,268.640	1,400.010	1,282.730	4,385.920	6,030.270	3,765.610	2,286.150	7,509.730

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	32	5	3	34	36	32	12	56
Versicherungswert . . . K	371.650·—	98.500·—	18.300·—	451.850·—	510.700·—	544.500·—	134.800·—	920.400·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Darunter 776 Meterzentner Linsen.

†) Darunter 619 Meterzentner Linsen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Bau-Ausschreibung.

Für die neue Werkstättenanlage in St. Pölten gelangen die nachfolgenden Baumeister- und Installationsarbeiten, bezw. Lieferungen zur Ausführung, und zwar:

Gruppe 1. Errichtung eines Wasserturmes für ein Reservoir und eines kompletten Wasserstationsbrunnens mit 3 m Durchmesser.

Gruppe 2. Lieferung und Aufstellung einer kompletten Reservoiranlage für 56 m^3 Inhalt nach Normalblatt Nr. 6/M E.B.D. und Nr. 1/M, sowie einer Rotationspumpe von 25 m^3 stündlicher Leistung mit elektrischem Antriebe.

Gruppe 3. Lieferung von Wasserleitungsröhren, 150 mm und 80 mm weit, und den erforderlichen Hydranten.

Gruppe 4. Verlegung und Montierung der vorstehenden ad 3 benannten Lieferung.

Die hierauf bezüglichen Behelfe und Bestimmungen liegen bei der Abteilung 3 der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, XV/1, Mariahilferstraße 132, während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Der Einreichungstermin für die Offerte läuft am **23. Oktober 1905, 12 Uhr mittags,** ab und findet die Offerteröffnung am 24. Oktober 1905, 10 Uhr vormittags, bei der genannten Abteilung statt.

Wien, im Oktober 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion im Gewichte von rund 14.200 kg für einen Übergangssteg in der Station Ried ist im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt auf Grund eines Einheitspreises pro 100 kg Rechnungsgewicht; das Detailprojekt für die Konstruktion ist bereits vorhanden, so daß hierfür keinerlei Projektsarbeit obliegt.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion des Übergangssteges in der Station Ried"** bis spätestens am **28. Oktober 1905, 12 Uhr mittags**, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu übergeben.

Die Anbotsteller haben vier Wochen, vom Tage der Offerteröffnung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Das Vadium von K 400 ist vor Abgabe des Offertes bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu erlegen.

Das Detailprojekt und die Bedingnishefte können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz in den Amtsstunden eingesehen, Offertformulare und die Bestimmungen bezüglich der Einbringung von Angeboten daselbst behoben und nähere Auskünfte über die Durchführung der gegenständlichen Arbeit eingeholt werden.

Die vollständige Fertigstellung der Konstruktion hat bis 31. März 1906 zu erfolgen.

Zur Darnachhaltung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Gleichzeitig wird mit Berufung auf den Art. 13, Abs. 1 und 2, der allgemeinen Bedingnisse (Auflage 1902) festgesetzt, daß die Lieferanten bei Staatseisenbahnbauten ihren Bedarf an Material und Bauhilfseinrichtungen nur im Inlande zu decken haben, und zwar von inländischen Produktionsfirmen und nicht etwa von solchen Firmen oder Händlern, welche die angebotenen Erzeugnisse aus dem Auslande beziehen.

Linz, am 7. Oktober 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Offert-Ausschreibung.

Für die neue Frachten-Expeditionsanlage in der Station Gmünd (Linie Wien—Eger) werden die Hochbauherstellungen im approximativen Gesamtbetrage von K 70.000 im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen bezüglich der Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, das Offertformular, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, die Baubeschreibung und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien (Westbahnhof, Administrationsgebäude, 3. Stock, Abteilung für Bahnerhaltung und Bau), während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind spätestens bis **20. Oktober 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzureichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der ihnen zu übertragenden Arbeiten darzutun vermögen, daß weiters die k. k. Staatsbahnverwaltung diese Offertverhandlung ohne das Obligo, von irgend einem der Angebote Gebrauch machen zu müssen, eingeleitet und schließlich, daß sie sich das Recht vorbehält, über die Annahme oder Ablehnung der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Offerte unberücksichtigt zu lassen.

Wien, im Oktober 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in Floridsdorf.

Da sich infolge außergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr seitens der Parteien große Mengen von Gütern in dem Magazine der Station Floridsdorf angehäuft haben und die Manipulation aufs Empfindlichste behindern, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69, Abs. (7), des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung durch das k. k. Eisenbahnministerium, die lagergeldfreie Abnahmefrist für die in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Frachtgüter in Wagenladungen, sofern sie nach dem Tarife über 24 Stunden beträgt, vom 10. Oktober 1905 angefangen bis auf weiteres für die Station Floridsdorf auf zwei Tage herabgesetzt, mit der Maßgabe, daß der Tag der Avisierung, bei nicht zu avisierenden Gütern der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag mitzählt.

Wien, im Oktober 1905.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1493]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, sind für

I. Holz der Pos. H—17 und

II. Holz der Pos. H—18 a) und b)

der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie bei Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Duppau (R.D.) nach Klingenthal (B.E.B.) via Kaaden-Brunnersdorf folgende Kartierungsfrachtsätze anzuwenden, und zwar:

ad I. . . . . . . 94 Heller für 100 kg
ad II. . . . . . . 79 Heller für 100 kg

Prag, am 7. Oktober 1905.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1494]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 5.

I. Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen im Tarife, Teil II, Heft 5, des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze für Holz der Abteilungen a, bezw. c zur Einführung:

1. Stationen der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Nach	Von					
	Deutschbrod	Falgendorf-Widach		Mastig		Ždiretz-Kreuzberg
	Holz der Abteilung					
	c	a und b	c und d	a und b	c und d	c
	für 100 kg in Pfennig					
Mosel	.	.	.	.	.	109
Pirna Bhf.	.	77	72	79	75	.
Remse	.	.	.	.	.	108
Stein-Hartenstein	109	.	.	.	.	115

2. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Nach	Von					
	Battelau	Blowitz	Iolawka-Katharinenbad	Klattau	Königswart	
	a	c	a	c	a	c
Buchholz i. Sachsen	.	79	124	84	.	.
Herrnhut	98	.	98	.	.	.
Lehndorf	.	.	.	.	69	51
Teichwolframsdorf	.	.	.	.	64	48
Weida S.St.B.	.	.	.	.	62	47
Weida Pr.St.B.	.	.	.	.	62	47
Wolfsgrün	.	68	.	.	.	.

Nach	Von							
	Leskowitz	Mattighofen	Morchenstern	Nepomuk	Nezwěstitz		Pisek	Plaß
	a	c	c	c	a	c	c	c
Annaberg i. Erzgeb.	.	.	.	.	93	.	.	.
Bautzen	.	.	47	.	.	.	.	.
Berthelsdorf i. Erzgeb.	.	.	68	.	.	.	.	.
Buchholz i. Sachsen	.	.	.	83	.	.	.	73
Dittersdorf b. Chemnitz	.	.	.	.	102	.	.	.
Dresden-Altstadt	.	.	58	.	.	.	.	.
Dresden-Friedrichstadt	.	.	59	.	.	.	.	.
Dresden-Neustadt	.	.	56	.	.	.	.	.
Erlau	.	.	.	.	111	.	.	.
Flöha	.	.	.	.	101	.	.	.
Gröditz b. Riesa	.	.	69	.	.	.	.	.
Herrnhut	92	.	.	.	.	.	.	.
Kohlmühle	.	.	54	.	.	.	.	.
Limmritz	.	.	71	.	.	.	.	.
Marienberg	.	.	.	.	86	.	.	.
Mittweida	.	.	75	.	.	.	.	.
Mosel	.	105	84	.	.	.	.	.
Mügeln b. Pirna	.	.	56	.	.	.	.	.
Niederschlema	.	.	89	.	.	.	.	.
Pirna Bhf.	.	.	.	.	.	.	81	.
Schirgiswalde	.	.	44	.	.	.	.	.
Schönfeld (Zschopautal) Bhf.	.	.	.	.	94	.	.	.
Stein-Hartenstein	.	.	90	.	.	.	.	.
Stenn	.	.	.	.	89	.	.	.
Waldheim	.	.	72	.	.	.	.	.
Wendischfähre	.	.	55	.	.	.	.	.
Wolfsgrün	.	.	.	.	.	68	.	.
Zeitz S.St.B.	.	.	.	.	102	.	.	.
Zeitz Pr.St.B.	.	.	.	.	102	.	.	.
Zittau	.	.	35	.	.	.	.	.
Zwönitz	.	.	.	.	94	.	.	.

Nach	Von	
	Přestitz	Rozmital
	c	c
Buchholz in Sachsen	80	99

Nach	Von Stiahlau	
	a	c
Altenburg	100	.
Annaberg i. Erzgeb.	93	.
Buchholz i. Sachsen	92	77
Chemnitz-Altendorf	103	.
Chemnitz-Hptbhf.	104	.
Chemnitz-Kappel	103	.
Chemnitz-Südbhf.	103	.
Cranzahl	90	.
Crimmitschau	91	.
Dittersdorf b. Ch.	100	.
Eibenstock unt. Bhf.	78	66
Erlau	111	.
Freiberg i. Sachsen	91	.
Grünhainichen	94	.
Lugau	100	.
Marienberg	86	.
Meuselwitz	100	.

Nach	Von Stiahlau	
	a	c
Mittweida	110	.
Olbernhau	93	.
Plauen i. V. ob. Bhf.	73	.
Plauen i. V. unt. Bhf.	72	.
Plauen-Neundorf i. V.	72	.
Schöneck	69	.
Schönfeld (Zschopautalbhf.)	94	.
Stenn	87	.
Stollberg	97	.
Voigtsgrün	84	.
Weida S.St.B.	89	.
Weida Pr.St.B.	89	.
Wilzschhaus	75	.
Wolfsgrün	.	66
Zeitz S.St.B.	100	.
Zeitz Pr.St.B.	100	.
Zwönitz	92	.

II. Weiters wird mit sofortiger Gültigkeit der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88 vom 1. August 1905 unter [1083] auf Seite 1988 angeführte Frachtsatz Munderfing—Mosel von **110** Pfg. auf **106** Pfg. berichtigt.

Wien, am 9. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.047/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1495]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung von direkten Frachtsätzen in einzelnen Relationen.

Am 1. November 1905 treten nachstehende direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes A (a und b) für Holz u. s. w. unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

und	Zwischen	
	Zeitz Pr.St.B. kgl. E.-D.-B. Erfurt	Zeitz S.St.B.
	für 100 kg in Pfennig	
	Ausnahmetarif A	
	a	b
Nagy-Bélicz U.St.B. . . .	229	224
Máramaros-Sziget U.St.B.	290	285

Budapest, am 8. Oktober 1905.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1496]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Steine.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Steine des Spezialtarifes 3 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von Czernowitz bei Brünn transit (St.E.G.) nach	Heller für 100 kg
Branowitz K.F.N.B.	20
Groß-Seelowitz K.F.N.B.	22
Rohrbach i. M. K.F.N.B.	16
Sokolnitz K.F.N.B.	16
Wischau K.F.N.B.	24

Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger.

Wien, am 9. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1497]

Bayerisch-Österreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Gepäckstaxen.

Mit 15. Oktober 1905 wird im Verkehre zwischen Eger und Bregenz über Regensburg—München—Lindau zu Bahn Bregenz die direkte Gepäckstaxe von Mk. 1·82 für je 10 kg Reisegepäck eingeführt.

Wien, am 10. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.159/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1498]

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag X zum Tarife, Teil II, Heft 1; Nachtrag IV zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1; Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Heft 2; neuer Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 2, und Nachtrag I zum Tarife, Teil II, Heft 4.

Mit 1. November 1905 treten in Kraft:

a) der Nachtrag X zum Tarife, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Oktober 1900,
b) der Nachtrag IV zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Oktober 1900,
c) der Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. August 1901,
d) der neue Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. August 1901,
e) der Nachtrag I zum Tarife, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. Juli 1905,

} des Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverbandes.

Die durch den Nachtrag X eintretenden Frachterhöhungen treten mit 1. Dezember 1905 in Kraft.

Diese Tarifbehelfe können bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zu nachstehenden Preisen bezogen werden:

ad a) . . . K 1·—
„ b) . . . „ —·50
„ c) . . . „ —·10
„ d) . . . „ —·10
„ e) . . . „ —·05

Wien, am 10. Oktober 1905. S.B. Z. 11.950-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1499]

Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Gemeinschaftlichen Heft A (Kilometerzeiger und Lieferfristtabelle) vom 1. Dezember 1898.

Am 1. November 1905 gelangt der obenbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Er enthält die durch Einbeziehung der Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft bedingte Änderung, bezw. Ergänzung des Titelblattes, des Vorwortes und des Kilometerzeigers.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von K 0·12 oder Mk. 0·10 für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 17.883/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1500]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Änderung im Schlafwagenverkehre.

Der bisher in den Schnellzügen Nr. 6 (Wien Südbahnhof ab 7 U. 5 M. abends) und 5 (Wien Südbahnhof an 6 U. 45 M. früh) geführte internationale Schlafwagen Wien Südbahnhof—Portogruaro und zurück verkehrt ab 1. Oktober 1905 bis Venedig (Ankunft 10 U. vorm.) und ab Venedig (Abfahrt 1 U. 40 M. nachm.).

Auf den italienischen Strecken Cervignano—Portogruaro—Venedig und zurück kann der Schlafwagen nur von Reisenden I. Klasse benützt werden.

Der Schlafwagen-Zuschlagspreis I. Klasse Wien—Venedig oder umgekehrt beträgt Frcs. 17·90. Für Schlafwagenreisende zwischen Wien—Cervignano und umgekehrt bleibt der Zuschlagspreis von K 15·— für I. Klasse und K 12·— für II. Klasse aufrecht.

Wien, am 1. Oktober 1905. S.B. Z. 17.989-X/05.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1501]

Rheinisch - Westfälisch - Hessisch - Bayerisch - Österreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 15. Oktober 1905 werden im Verkehre zwischen Wien Westbhf. und Darmstadt, ferner von Wien Westbhf. nach Mainz oder Kastel über Passau—Aschaffenburg direkte Fahrpreise III. Klasse für einfache Fahrt, sowie für Hin- und Rückfahrt mit Gültigkeit für alle Züge eingeführt.

Näheres ist aus den bei den Personenschaltern ausgehängten Fahrpreistabellen zu entnehmen.

Wien, am 10. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.424/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1502]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Melasse.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1906, tritt für Melasse bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Siebenbrunn-Leopoldsdorf (St.E.G.) nach Buda-Császarfürdö-Kiterö (M.Á.V.) der Frachtsatz von 100 Heller für 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Wien, am 9. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905 [1503]

Österreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.

Änderung der Bezeichnung des „Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau".

Mit Gültigkeit vom 1. November n. St./19. Oktober a. St. 1905 ist die auf Seite 10 des Gütertarifes, Teil IV, für den obbezeichneten Eisenbahnverband bei der Station Krakau angeführte Reexpeditionsstelle von „Lagerhaus der Firma J. Przeworski" auf „Filiale der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank in Krakau" abzuändern.

Wien, am 5. Oktober 1905. S.B. Z. 223-G.V./05.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 118 v. 12/X. 1905. [1504]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Herabsetzung der Ladefristen.

Wegen außergewöhnlichen Güterandranges werden auf Grund des § 69 (7) des Eisenbahn-Betriebsreglements mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Oktober 1905, Z. 47.583, auf sämtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (westliches und östliches Netz), mit Ausnahme der dalmatinischen, die Fristen für die Be- und Entladung der Güterwagen mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres auf 6 (sechs) Tagesstunden herabgesetzt.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends.

Wien, am 11. Oktober 1905. E.-M.-Z. 47.583/05.

V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905. [1505]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Internationale Ausstellung in Mailand. (Frachtermäßigung für deutsche Ausstellungsobjekte.) Für die deutschen Ausstellungsobjekte, welche auf der anläßlich der Eröffnung des Simplontunnels in der Zeit vom April bis November 1906 währenden internationalen Ausstellung in Mailand ausgestellt werden, haben sämtliche beteiligte österreichische Eisenbahnverwaltungen die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C—IX, vorgesehenen Frachtbegünstigungen zugestanden.

Preußisch-hessische Staatseisenbahnen. (Eröffnung und Einbeziehung der Station Grüneberg.) Am 25. September 1905 wurde der zwischen den Stationen Nassenheide und Löwenberg i. d. M. an der Bahnstrecke Berlin—Stralsund gelegene Haltepunkt Grüneberg auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wurde die Station Grüneberg u. a. in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Staatsbahn - Gütertarif, Gruppe I (Tarifheft II B). (Erweiterung.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wurden die im Nachtrag 4, Seite 3/4, vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für die in Eydtkuhnen, Illowo, Prostken aufgesackten und von da weiterbeförderten Kleie- und Leinkuchenschrotsendungen russischer Herkunft durch die Aufnahme neuer Bestimmungen über die Frachtberechnung für Sendungen von Kleie und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Ölkuchen) in loser Schüttung, die mit durchgehenden Frachtbriefen von Rußland nach deutschen Binnenstationen aufgegeben und nach erfolgter Aufsackung in Eydtkuhnen, Illowo oder Prostken daselbst umkartiert werden, erweitert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie auf den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München u. a. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die VIII. allgemeine Fahrrad- und Automobilausstellung in Berlin
   21. bis 27. September 1905;
2. die allgemeine Geflügelausstellung in Cassel
   30. September bis 2. Oktober 1905;
3. die Automobil- und Fahrradausstellung in Frankfurt a. M.
   20. bis 29. Oktober 1905;
4. die II. allgemeine Kaninchenausstellung in Ludwigshafen-Mundenheim
   30. September bis 2. Oktober 1905.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Stationsnamenänderung.) Ab 1. September 1905 hat die Station „Osterholz bei Stadthagen" der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn die Bezeichnung „Nienstädt" erhalten.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Einführung eines Ausnahmefrachtsatzes.) Für Thomasmehl in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von Illertissen nach Salzburg kam mit Wirksamkeit vom 15. September 1905 ein Ausnahmefrachtsatz von Mk. 0·66 für 100 kg zur Einführung.

Die Frachtbriefe müssen in der Inhaltsangabe den Zusatz enthalten:

„Zur Verwendung als Düngemittel oder zur Kunstdüngerfabrikation in Österreich."

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Oktober 1900. (Einbeziehung der Station Gottleuba.) Die Station Gottleuba wurde mit Gültigkeit vom 15. September 1905 an in das Tarifheft 2 einbezogen. Der Frachtberechnung sind die Entfernungen der Station Berggießhübel zuzüglich 3 km zugrunde zu legen.

Magdeburg - Halle - Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erließ nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

„Im Stadtgebiete von Halle a./Saale bestehen zwei besondere Bahnhöfe, und zwar Halle a./Saale und Trotha. Dagegen besteht eine Tarifstation „Halle-Trotha" nicht. Frachtbriefe mit der etwaigen Vorschrift „Halle-Trotha" sind an die Versender zur Berichtigung zurückzugeben.

Rußland. (Heringstarife.) Zu der am 26. August/8. September a./n. St. 1905 im Tarifkomitee stattgefundenen Erörterung der Frage der Eisenbahntarife auf Heringe schreibt die „Torg. Prom. Gas.": Diese Frage wurde durch ein Gesuch des Libauer Börsenkomitees um Verbesserung der Tarifverhältnisse für die Einfuhr von ausländischen Heringen nach Rußland über Libau behufs Konkurrenz mit der Einfuhr über Königsberg und Danzig angeregt. Die Zunahme der Einfuhr von Heringen nach Rußland in den letzten Jahren ist, nach Ansicht des Libauer Börsenkomitees, hauptsächlich zugunsten Königsbergs erfolgt, während die Einfuhr über Libau nicht in dem, billigerweise entsprechenden Maße gewachsen ist. Der Grund hierfür liegt in der kürzeren Entfernung der hauptsächlichsten Verbrauchsorte von den deutschen Häfen, sowie in dem sehr ermäßigten Tarife (ca. $^1/_{50}$ Kopeke per Pud und Werst), der auf den deutschen Bahnlinien und zu den Grenzpunkten Wirballen, Grajewo und Mlawa erhoben wird. Das Gesuch des Libauer Börsenkomitees war dem allgemeinen Tarifkongresse übergeben worden, der sich gegen jegliche Tarifermäßigung ausgesprochen hatte. Seinerseits fand das Tarifkomitee, daß es richtiger wäre, eine Regulierung der Heringstarife ab Libau, Danzig und Königsberg bei der allgemeinen Revision der Heringstarife vorzunehmen und berief infolgedessen im Juni 1905 eine Konferenz von Vertretern der Eisenbahnen und der Börsenkomites unter dem Vorsitze des Mitgliedes des Tarifkomitees G. J. Schaposchnikow ein. Diese Konferenz kam zu folgenden Schlüssen: 1. bezüglich des Tarifes für Astrachaner Heringe sprach sich die Konferenz fast einstimmig für die unveränderte Beibehaltung des Tarifes aus und fand nur eine vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten vorgeschlagene unwesentliche technische Korrektur für zulässig; 2. bezüglich des Tarifes für Archangeler Heringe sprach sich die Konferenz mit Stimmenmehrheit gegen eine Erhöhung desselben auf der Moskau-Jaroslaw-Archangeler Bahn aus, da alsdann die Waren auf den Wasserweg (die nördliche Dwina) übergehen und somit der Zweck nicht erreicht werden würde, sondern es würde, bis zur Einführung einer Zollsteuer für ausländische Heringe, die gegenwärtig über Archangel zollfrei eingeführt werden, einzig nur allein die Eisenbahn durch Verlust dieses Frachtgutes geschädigt werden; 3. bezüglich der allgemeinen Tarife für ausländische Heringe sprach sich die Konferenz mit Stimmenmehrheit sowohl gegen eine wesentliche Erhöhung der Frachtzahlung für Heringe von den Punkten der Trockengrenze, als auch gegen eine Ermäßigung der Frachtzahlung von den russischen Häfen des Baltischen Meeres aus; 4. bezüglich der Frage der Ausnahmetarife für Heringe befand die Konferenz für notwendig, von sämtlichen Tarifen für die Beförderung von Mlawa und Grajewo nach den wichtigsten Stationen der Südwestbahnen nur die Tarife nach Odessa und nach den Grenzpunkten mit Österreich beizubehalten, die übrigen aber aufzuheben; hierbei fanden es die Vertreter einiger Bahnen für gerecht, den Odessaer Tarif auch auf Sendungen von den russischen Häfen des Baltischen Meeres auszudehnen und je $^1/_{200}$ für die Differenz der Entfernung von diesen Häfen und von Grajewo bis Odessa in Anrechnung zu bringen; 5. bezüglich der Ausnahmetarife für die Beförderung ausländischer Heringe nach Warschau sprach sich der Vertreter der Warschau-Wiener Bahn für die Aufhebung aller dieser Tarife aus, während der Vertreter der Kronsbahnen, dem sich auch die Vertreter des Warschauer Börsenkomitees und des Lodzer Manufaktur- und Handelskomitees anschlossen, die Beibehaltung des Tarifes Mlawa-Odessa für notwendig erklärte. Der letztere ermäßigte Tarif ist ebenfalls aus Navigationserwägungen eingeführt worden, um die Heringsfrachten von der Weichsel auf die Eisenbahn abzulenken. Am 26. August hat sodann das Tarifkomitee unter dem Vorsitze des Direktors des Departements für Eisenbahnangelegenheiten E. K. Ziegler v. Schaffhausen die Revision des Tarifes für die Beförderung von Heringen ausgeführt und dabei einstimmig die mitgeteilten Schlußfolgerungen der besonderen Konferenz vom 27. Juni 1905 genehmigt. Eine Abänderung des Tarifes für Archangeler Heringe auf der Moskau-Archangel-Wologdaer Bahn hat das Tarifkomitee nicht für möglich befunden, abgesehen von der Zwecklosigkeit einer Abänderung, schon aus dem Grunde, weil er es nicht für zeitgemäß erachtete, irgendwelche Maßregeln in dieser Frage zu ergreifen, so lange diese noch im Reichsrate geprüft werde. Demnach hat die Revision der Tarife sämtliche gegenwärtigen Tarife in Gültigkeit belassen und nur eine unwesentliche technische Korrektur vorgenommen, sowie einige Ausnahmetarife von Mlawa und Grajewo nach einigen Stationen der Südwestbahnen, mit Ausnahme von Odessa und den an der österreichischen Grenze gelegenen Stationen, aufgehoben; für die letzteren behalten die ermäßigten Ausnahmetarife ihre Gültigkeit zum Zwecke der Konkurrenz mit den ausländischen Eisenbahnen und Dampfern. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Rußland. (Eisenbahnnachrichten.) Am 25. August a. St. 1905 wurde der allgemeine Tarifkongreß der Vertreter sämtlicher russischen Eisenbahnen geschlossen, nachdem er eine Reihe von Fragen entschieden hatte, die mit der Erläuterung der Taxierungsbedingungen verschiedener Güter zur Vermeidung von Frachtmehrerhebungen und von Differenzen der Warenbesitzer mit den Eisenbahnen zusammenhängen. Zur Förderung des Exportes sibirischer Butter gestattete der Kongreß die vergünstigte Beförderung eines Gewichtsüberschusses, der 2 Prozent des Gesamtgewichtes der beförderten Butterpartie nicht übersteigt. Der folgende Kongreß soll im Oktober stattfinden und sich mit einer Revision der Tarife für Gußeisen- und Stahlfabrikate, Maschinen und Maschinenteile, verschiedene Gemüsearten, Farbstoffe u. s. w. beschäftigen. Wie die „Torg. Prom. Gas." erfährt, ist auf einer Sitzung im Verkehrsministerium am 27. August a. St. beschlossen worden, im Hinblicke auf den Mangel an Naphtha für Heizbedürfnisse der Riga-Orel-, Baltischen und Nikolaibahn zehn Millionen Pud englischer Kohle auf Lieferung zum Dezember 1905 und zehn Millionen Pud Donezkohle zu kaufen; letztere soll im nächsten Frühjahre per Dampfer um Europa herum nach den Baltischen Häfen geliefert werden. Demgegenüber berichtet die „Sslowo", daß behufs Erleichterung der Ausfuhr von Steinkohle aus dem Donezbassin und Versorgung der Hauptkonsumenten (metallurgische Werke, Fabriken und andere Industrieunternehmungen) mit Donezkohle das Verkehrsministerium angeordnet hat, daß die staatlichen Bahnen: Riga-Orel, St. Petersburg-Warschau, die Nikolai-, die Baltische und die Pskow-Rigaer Eisenbahn, sowie die Privatgesellschaften gehörige Moskau-Kasansche und Rjasan-Ural-Bahn mit ausländischer Kohle versorgt würden. Die Gesellschaft der Moskau-Kasan-Eisenbahn hat schon acht Millionen Pud englische Steinkohle bestellt. Im Hinblicke auf das Gesetz vom 30. Mai über die Erhöhung der Stempelsteuer hat der Verkehrsminister, der „Torg. Prom. Gas." zufolge, den Eisenbahnen aufgetragen, vom 1. September ab die Billettsteuer im Betrage von 20 Kopeken anstatt 15 Kopeken, die Steuer von Frachtbriefen im Betrage von 15 Kopeken anstatt 10 Kopeken und von Bagagequittungen, wenn der Fahrpreis mehr als Rubel 5 beträgt, im Betrage von 5 Kopeken zu erheben.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Erster Nachtrag.) Zum Tarifhefte 6 (Verkehr der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a. M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken mit der Ostschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 der I. Nachtrag erschienen. Er enthält unter anderem Frachtsätze für Gustavsburg, Wiesbaden West und Hainstadt. Die Abgabe erfolgt von den beteiligten Verwaltungen und vom Verkehrsbureau der großherzogl. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe unentgeltlich.

Gruppe I, Wechseltarife der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe. Oberschlesischer und Niederschlesischer Kohlentarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Station Rogosawe.) Am 1. Oktober 1905 wurde die zwischen den Stationen Klein-Bargen und Tschepline an der Bahnstrecke Trachenberg—Herrnstadt gelegene Station Rogosawe auch für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen, von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem Tage der Eröffnung wurde die Station Rogosawe u. a. in den Gütertarif der Gruppe I, in die Wechseltarife der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, sowie in den Oberschlesischen und Niederschlesischen Kohlentarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

— (Eröffnung und Einbeziehung der Station Groß-Gorzyce.) Am 1. Oktober 1905 wurde die zwischen den Stationen Lonkocin und Ostrowo an der Bahnstrecke Krotoschin—Ostrowo gelegene Station Groß-Gorzyce auch für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Die Abfertigung von Stückgütern erfolgt nur bei einem Einzelgewichte von höchstens 100 kg. Die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen, von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wurde die Station Groß-Gorzyce u. a. in den Gütertarif der Gruppe I, in die Wechseltarife der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, sowie in den Oberschlesischen und Niederschlesischen Kohlentarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1905. (Änderungen.) Am 1. Oktober 1905 traten folgende Änderungen in Kraft:

1. Die Positionen 151 und 154 des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter erhalten folgenden Wortlaut:

„151. Tonpfeifen, wie unter Ziffer 4 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III genannt";

„154. Töpfergeschirr und Steinzeug, wie unter Ziffer 5 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III genannt."

2. „Krabbenschalen, auch zerkleinert" werden in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter unter Position 7 (Futtermittel) aufgenommen.

3. Die Positionen 23 und 24 des Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter werden geändert in:

„23. Tonpfeifen, wie unter Ziffer 4 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III genannt";

„24. Töpfergeschirr und Steinzeug, wie unter Ziffer 5 der Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III genannt."

4. Die Ziffern 2 und 3 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifes III erhalten folgende Fassung:

„2. Eisen und Stahl, alt.

Als altes Eisen und alter Stahl gelten nur abgängige, d. h. zu ihrem ursprünglichen Zwecke nicht mehr brauchbare Stücke.

Gebrauchte, nicht abgängige Gegenstände von Eisen oder Stahl sind nicht als altes Eisen oder alter Stahl, sondern nach ihrer äußeren Form, z. B. als Röhren, Räder oder dergleichen zu bezeichnen.

Befindet sich unter einer Sendung von altem Eisen oder altem Stahl ein geringer Gewichtsteil nicht abgängiger Stücke, so wird gleichwohl die ganze Sendung als altes Eisen oder alter Stahl tarifiert."

„3. Eisen- und Stahlabfälle, Eisen- und Stahlbruch. Hierzu gehören beispielsweise: Abfall von Eisen- und Stahldraht, Dreh-, Bohr-, Feil- und Hobelspäne, Enden von Laschen, Schienen und Schwellen, Abfallstücke von Platten und Blechen, sowie gebrochene Ausschußware."

5. Die Position „Korkabfälle" des Spezialtarifes III wird erweitert und lautet:

„Korkabfälle, Korkmehl und Korkschrot."

6. „Krabbenschalen, auch zerkleinert" werden in den Spezialtarif III aufgenommen.

7. Die Position „Tonwaren" des Spezialtarifes II erhält folgende Fassung:

„Tonwaren aller Art (Fayence, Porzellan, Steingut, Steinzeug, Schamotte, Terrakotta), soweit nicht im Spezialtarif III genannt, auch in Verbindung mit unedlen Metallen, unverpackt oder in Papierumhüllung" u. s. w. wie bisher.

8. Die Position „Tonwaren" des Spezialtarifes III erhält folgende Fassung:

„Tonwaren (ausgenommen Porzellanwaren), folgende:
1. Platten (Fliesen) nebst zugehörigen Leisten, Rinnen und Eckstücken, sowie Steine, unverpackt, u. s. w., wie bisher;
2. und 3. (wie bisher);
4. Tonpfeifen;
5. Töpfergeschirr und Steinzeug, gemeines (Gefäße und Geräte zum Haus- und Gewerbegebrauch)."

9. Die Positionen „Tonpfeifen" und „Töpfergeschirr und Steinzeug" des Spezialtarifes III werden aufgehoben.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einbeziehung der Station Lugau.) Am 1. Oktober 1905 wurde die Station Lugau in den im obgenannten Verbandsverkehre gültigen Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen als Empfangsstation aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1696	V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Böhmischen Nordbahn** Z. 29.506/05	Lokomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Bodenbach	Jungbunzlau	Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	72	36	36	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1907	In den betreffenden Frachtbriefen muß eine Dienststelle der Lokalbahn Sudoměř - Skalsko - Alt - Paka, Reichenberg - Gablonz-Tannwald-Grünthal, Jičin-Turnau oder Starkenbach-Rochlitz als Aufgeber oder Empfänger angeführt sein
					Turnau				80	40	40			
				und umgekehrt										
			Regiegüter für Zwecke der Bahnerhaltung, der Zugförderung, des Werkstätten- und Stationsdienstes (exkl. mineralische Kohle), sowie für Fahrbetriebsmittel bei Aufgabe als Frachtgut und einem Durchlauf von wenigstens 50 km auf den Linien der Böhmischen Nordbahn	allen Stationen der Böhmischen Nordbahn	Böhm.-Leipa	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Klassen, in welche die Transporte tarifgemäß rangieren, bestehenden Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen zu Regiezwecken, bezw. für den Betrieb der Lokalbahnen Sudoměř-Skalsko-Alt-Paka, Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal oder Jičin-Turnau bestimmt sein. Zahlung der Fracht nach dem Lokaltarife der Böhmischen Nordbahn			Verschieden	Die Frachtsätze der nächst niedrigeren Tarifklassen der für die entsprechenden Artikel im Tarif-Teil I vorgesehenen Nomenklatur rücksichtlich der Strecken der Böhmischen Nordbahn	Verschieden	Im Kartierungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der österr. Staatsbahnen als Versender und Empfänger erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden. Für Güter des Spezialtarifes 3 entfällt keine Ermäßigung
					Jungbunzlau									
					Turnau									
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1697 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.659-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Gasstückkohle	Daßnitz-Maria-Kulm (B.E.B.)	Peri trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Sendungen müssen an eine italienische Gasanstalt adressiert sein. Die Frachtsätze gelten bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Die Frachtsätze unter b) gelten nur für Sendungen genannten Artikels von mindestens 50 Tonnen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, wenn die Sendungen von einem Versender zur Aufgabe gelangen. Bei Verwendung von Wagen von 15 Tonnen Tragkraft sind die unter b) bezifferten Frachtsätze schon bei Aufgabe von 45 Tonnen gültig	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Franken pro Tonne a) 19·75 b) 18·25	a) 19·44 b) 17·94	a) 0·31 b) 0·31	Kartierung		
					Pontebba trs.				a) 19·45 b) 19·45	a) 16·46 b) 16·46	a) 2·99 b) 2·99			
1698 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.861-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleumnaphtha (Rohbenzin), auch in Kesselwagen, aus der Pos. O—4 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juli 1905	Stadlau St.E.G.	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Kesselwagen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	Bezügliche Sonderfrachtsätze bestehen nicht	Heller 228		Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt	S. Sabba					232				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
1699 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 6882-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff (Zellulose), trocken, auch in Bogen, Tafeln oder Rollen, wenn diese derart durchlocht sind, daß sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können	Hallein (k.k.St.B.) über Triest seewärts	Odessa	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante)	Bezüglicher Sonderfrachtsatz besteht nicht	310 Centimes		Im Kartierungswege*)		*) Siehe auch Abschn. C des in Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Teil I
1700 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.696-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Papier aller Art (ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier [Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dgl.], bei welchem diese Stoffe die wesentlichen Bestandteile bilden)	Voitsberg / Deutsch-Landsberg	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Lokalgütertarif, Teil II, der Graz-Köflacher Eisenbahn	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	152 Heller / 162 Heller		Nach Maßgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist bei der Adm.-Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1701	V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.526-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holzstoff, geschliffener, auch in Pappenform, ungeleimt und ungefärbt (weiß oder naturbraun); Holzstoffreste. Holzzellstoff (Zellulose) der Pos. H—32/a und b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wildon	Deutsch-Landsberg (G.K.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	61 Heller	55 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
1702	V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.408-C I/05		Kalk, gebrannter, und Kalksteine	Payerbach-Reichenau	Wien (Matzleinsdorf)	**Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen der genannten Artikel während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Für Kalk und Kalksteinmehl bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür; für Kalksteine bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif (Teil II)	Heller 37	Heller 30	Heller 7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft in Wien (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
			Kalksteinmehl						51	30	21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
1703	V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.707-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G—3.a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Innsbruck (S.B.) Leoben (S.B.) Leibnitz (S.B.)	Szombathely (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen für eine Baumwollwarenfabrik in Szombathely bestimmt sein und daselbst zur Verarbeitung gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	583 225 206	401 188 197	182 37 9	Im Kartierungswege		
										Ctms.				
1704	V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.703-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest	Feldkirch transit Buchs transit Bregenz transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür und Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Die Sendungen müssen mit direkten nach der schweizerischen Bestimmungsstation Reiden lautenden internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1900	**Verschieden**	170 170 170	Verschieden	Im Kartierungswege		
1705	V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.765-C I/05	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Bleiweiß und Minium	Klagenfurt Pörtschach a. See Unter-Drauburg Villach	allen Stationen der österr. Linien der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 10.000 kg	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Verschieden	Klasse A	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1706 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.698-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	**Roheisen**	Triest-St. Andrae/Servola	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach italienischen Stationen aufgegeben werden. Das Aufladen hat der Absender zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1906	**Tarif** für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	0·36 **Franken**	0·30 **Franken**	0·06 **Franken**	Kartierung		
1707 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.344-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	**Schwefelkiesabbrände**	**Krems** (Station der Graz-Köflacher Eisenbahn)	Wien (**Matzleinsdorf**) transit	**Einhaltung** der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach Witkowitz oder Schönbrunn zur **Aufgabe** gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1906	**Lokalgütertarife** (Teil II) der **beteiligten** Eisenbahnverwaltungen	Direkter **Frachtsatz** besteht nicht	77 **Heller**		Im Kartierungswege		
1708 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Österr. Nordwestbahn	Getreide	Laa K.F.N.B.	Prag Ö.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	157 Heller	155 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
				Laa St.E.G.	Prag St.E.G.			Lokaltarif	158 Heller	155 Heller	3 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1709 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Lithopone aus Pos. F—5 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Hruschau		Aufgabe als Frachtgut mit direkten nach einer ausländischen Station lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen		Pfennig a) b)		Im Kartierungswege		Seitens des Absenders ist die österr.-ungar. Grenzstation, über welche die Abfertigung stattfinden soll, auf dem Frachtbriefe vorzuschreiben
					Bodenbach					276 167				
					Eger					348 174				
					Passau					337 163				
					Salzburg					347 167				
					Seidenberg					281 148				
					Simbach					342 165				
					Tetschen					276 167				
										Centimes a) b)				
					Itzkany					475 233				
					Predeal					879 704				
					Verciorova					691 552				
					Zimony					607 451				
1710 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eisen und Stahl der Pos. E—6 d) und e), ferner Bremsstelle, auch Bremsklötze aus Pos. E—6 g) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Mähr. Ostrau-Oderfurt		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Brünn K.F.N.B.				98	91	7			
					Olmütz K.F.N.B.				66	56	10			
					Oświęcim				52	43	9			
					Sternberg				73	63	10			
				Schönbrunn	Brünn K.F.N.B.				96	91	5			
					Olmütz K.F.N.B.				63	56	7			
					Oświęcim				55	45	10			
					Sternberg				70	63	7			
1711 V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Chilesalpeter (roher Natronsalpeter)	Gustavsburg	Sollenau Lokalbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 7. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905	Tarif-Teil II, Heft 3, des Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1904	Es besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 1·93		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1906 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1712	V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 44.565/05	Eisenbahn Unter-Drauburg—Wöllan	Stammholz, roh, unbearbeitet (auch nicht roh behauen, nicht gespalten oder gerissen), über 2·5 m Länge	Türkendorf	Unter-Drauburg loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen für eine Säge in der Bestimmungsstation bestimmt sein und von letzterer mittels Achsfuhrwerk abgeführt werden	vom 20. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 16	Heller 10	Heller 6	Im Kartierungswege		
				Windischgraz					14	10	4			
1713	V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.871-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—17 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Zabłotce (k.k.St.B.)	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 16. Oktober 1905 bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife, bezw. Tarif, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 282		Im Kartierungswege		
					Cormons					322				
1714	V.-B. Nr. 118 v. 12./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.817-C I/05		Für Möbel, welche zur Einrichtung eines Hotels in Meran bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1906, ab Rann (für von Agram stammende Sendungen) und Wien (Matzleinsdorf) nach Bozen-Gries der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes, Teil II, der Südbahn unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt.											

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 119. **Wien, 14. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Lokalbahn Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel als Fortsetzung der Linie Röhrsdorf—Zwickau i. B.

Am 7. Oktober 1905 wurde die Lokalbahn Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel als Fortsetzung der Linie Röhrsdorf—Zwickau i. B. mit den Stationen Lindenau und Kunnersdorf für den Gesamtdienst und der Haltestelle Hermsdorf nur für den Personenverkehr eröffnet.

Explosive Gegenstände werden auf dieser Lokalbahn nicht befördert.

Den Betrieb führt die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Für eine Verletzung, welche einem Reisenden durch Verschulden eines Gepäcksträgers zugefügt wurde, den der Reisende zur Übertragung seines Handgepäckes aufgenommen hat, haftet die Eisenbahnunternehmung nicht.

(Entscheidung vom 3. November 1904, Z. 11.095.)

Die Reisende M. B. rief, in ihrer Bestimmungsstation angelangt, einen Gepäckträger herbei, damit dieser ihr ein in Papier gewickeltes Gewicht aus dem Wagen schaffe. Ungeachtet sie den Träger darauf aufmerksam machte, daß das Gepäcksstück schwerer sei als es scheine, nahm dieser es so unvorsichtig an sich, daß es seinen Händen entglitt, der Reisenden auf den Fuß fiel und sie empfindlich verletzte.

Die gegen die Eisenbahnverwaltung gerichtete Klage der M. B. auf Leistung des Schadenersatzes wurde vom Obersten Gerichtshofe in Übereinstimmung mit den Urteilen der unteren Instanzen abgewiesen.

Gründe.

Nach § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ist die Eisenbahnunternehmung von der im § 1 dieses Gesetzes normierten Haftung für körperliche Verletzungen oder Tötungen von Menschen u. a. auch dann frei, wenn die bezügliche Ereignung durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person veranlaßt wurde, deren Verschulden die Eisenbahn nicht zu vertreten hat.

Im vorliegenden Falle erfolgte die körperliche Beschädigung der Klägerin im Eisenbahnwaggon beim Aussteigen durch die Unvorsichtigkeit eines Gepäcksträgers, welchen die Klägerin behufs Übertragung des im Eisenbahncoupé mitgeführten, somit von der Eisenbahn gemäß § 28 des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 nicht übernommenen Handgepäckes selbst herbeigerufen hat.

Wenn auch zugegeben wurde, daß die Gepäcksträger zu den Eisenbahnbediensteten gehören, so ist doch anderseits aus dem Wortlaute des Al. 2 des § 37 des Betriebsreglements unzweifelhaft ersichtlich, daß für den Fall, als die Reisenden einen solchen Gepäcksträger zur Übertragung eines von der Eisenbahn zum Transporte nicht übernommenen Gepäckes benützen, dies ohne Verantwortlichkeit der Bahnverwaltung geschieht.

In dieser Ausnahmsbestimmung ist die obzitierte Voraussetzung des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, gegeben, und haftet die Unternehmung für die Unvorsichtigkeit des Gepäcksträgers nicht.

Dieser Anschauung steht die Vorschrift des § 19 der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852 (Eisenbahn-Betriebsordnung), nicht entgegen, weil nach dem Abs. 1 dieser Gesetzesstelle die Haftung nicht unbedingt normiert ist, vielmehr von der eingegangenen Verbindlichkeit und von anderen gesetzlichen Vorschriften abhängig ist.

[E.-M.-Z. 33.557.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende August 1905.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluß des Monates August 1905 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. August 1905	verbleiben im Baue am 1. September 1905
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
Teilstrecke Sambor — galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	2·9
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach — St. Veit—Bad Gastein minus km 0·430 bis km 30·371	30·9	30·9	30·9
b) Tauerntunnel, lang 8526 m, km 34·5 bis km 43·0	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheinerbahn: (Klagenfurt — [Villach] — Aßling—Görz—Triest):			
a) Bau des Zentralbahnhofes Klagenfurt	0·8	0·8	0·8
b) Teilstrecke Klagenfurt (Bahnhofende) —Rosenbach der Karawankenbahn, km 0·00 bis km 29·827	28·2	28·2	28·2
c) Teilstrecke Müllnern — Rosenbach der Abzweigung Villach—Rosenbach der Karawankenbahn	17·9	17·9	17·9
d) Karawankentunnel, lang 7976 m, samt anschließenden offenen Bahnstrecken, km 29·827 bis km 41·900 .	12·1	12·1	12·1
e) Teilstrecke Birnbaum — Aßling — Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·954 der Karawankenbahn und km 0·00 bis km 27·200 der Wocheiner Bahn	29·2	29·2	29·2
f) Wocheiner Tunnel, lang 6339 m, samt der nördlichen Anschlußstrecke, km 27·200 bis km 34·796	7·6	7·6	7·6
g) Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter der Wocheiner Bahn samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	58·2	—	—
1. von km 34·796 bis km 35·550 . .	—	0·8	0·8
2. von km 35·550 bis km 92·850 . .	—	57·4	57·4
h) Teilstrecke Prvačina—Triest . . .	44·1	—	—
1. von km 10·286 bis km 51·310 . .	—	41·3	41·3
2. von km 51·310 bis km 52·543 . .	—	1·2	1·2
3. von km 52·543 bis km 54·100 (Umbau des Bahnhofes Triest-S. Andrae)	—	1·6	1·6
Pyhrnbahn (Klaus—Selzthal)	43·2	—	—
a) Boßrucktunnel, lang 4769 m, samt offenen Anschlußstrecken, km 30·700 bis km 37·112	—	6·4	6·4
b) die übrige Bahnstrecke	—	36·8	36·8
Kremstalbahn:			
Umlegung der Strecke km 59·831 bis km 63·082 zwischen Obermicheldorf und Klaus behufs Anschlusses der Kremstalbahn an die Pyhrnbahn	3·3	3·3	3·3
II. Erweiterungsbauten:			
α) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Allentsteig—Gmünd	34·1	34·1	34·1
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Horaždovic—Nepomuk	25·2	25·2	25·2
c) Umbau des Bahnhofes Budweis . .	—	—	—
Kremstalbahn:			
Umbau der 59·8 km langen Strecke Linz — Obermicheldorf zu einer Hauptbahn II. Ranges	—	—	—
Wippachtalbahn (Görz—Haidenschaft):			
Umgestaltung der 7·9 km langen Strecke St. Peter — Prvačina als Teilstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest	—	—	—
Linie Wels—Passau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Wels—Haiding	7·3	—	7·3
β) auf Privatbahnen:			
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Österr. Nordwestbahn:			
Linie Wien—Tetschen:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Wien—Stockerau	26·0	26·0	26·0
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Schreckenstein—Tetschen	22·6	22·6	22·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Linie Wien—Krakau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Oświęcim—Trzebinia	21·5	21·5	21·5
Summe der Hauptbahnen . .	522·0	479·6	432·9
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Tarnopol-Zbaraž	25·2	25·2	25·2
Hartberg-Friedberg	27·8	27·8	27·8
Meran-Mals (Vinschgaubahn)	60·6	60·6	60·6
Roßbach—Adorf	11·3	11·3	11·3
Zwettl—Martinsberg	36·2	36·2	36·2
Sudomeř—Skalsko—Alt-Paka	73·0	73·0	73·0
Kirchberg a. d. Pielach—Maria-Zell—Gußwerk	62·0	—	—
Teilstrecke Kirchberg a. d. Pielach—Laubenbachmühle, km 0·0 bis km 40·0	—	40·0	22·8
Mank-St. Leonhard am Forst-Ruprechtshofen	8·6	8·6	—
Zwickau—Deutsch-Gabel	12·1	12·1	12·1
Sedletz-Kuttenberg—Zruč	33·8	33·8	33·8
Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl	14·5	14·5	14·5
Hannsdorf—Mährisch-Altstadt	10·0	10·0	10·0
Aujezd - Luhatschowitz — Luhatschowitz	10·2	10·2	10·2
Bludenz-Schruns (Montafonerbahn) . .	12·9	12·9	12·9
Neuhaus-Wobratein	43·7	43·7	43·7
Daudleb-Wamberg-Rokitnitz	19·9	19·9	19·9
Ernstbrunn-Hohenau	20·0	—	20·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Abzweigung Pozóritta—Louisenthal .	7·0	7·0	7·0
Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Troppau . . .	4·8	4·8	4·8
Elektrische Straßenbahnen in Wien . .	2·1	2·1	2·1
Summe der Lokal- und Kleinbahnlinien .	495·7	453·7	447·9

Es sind sonach durch den Beginn der Legung des zweiten Geleises in der Teilstrecke Wels—Haiding der Linie Wels—Passau der k. k. österr. Staatsbahnen 7·3 km Hauptbahnen und durch den Baubeginn der Lokalbahn Ernstbrunn-Hohenau 20·0 km Lokalbahnlinien zugewachsen, dagegen 54·0 km

Hauptbahnen durch die Bauvollendung der am 25. August eröffneten Teilstrecke Strzyłki-Topolnica—Sianki der Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze, deren 35·1 km lange Teilstrecke Sambor—Strzyłki-Topolnica seit 19. November 1904 eröffnet ist, dann 17·2 km durch die Bauvollendung der am 6. August erfolgten Eröffnung der Teilstrecke km 0·00 bis km 17·2 der Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Maria Zell-Gußwerk und 8·6 km durch die am 6. August erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Mank - St. Leonhard am Forst - Ruprechtshofen, somit 54·0 km Hauptbahn- und 25·8 km Lokalbahnlinien abgefallen. Es verblieben sonach am Schlusse des Monates August an Hauptbahnlinien 432·9 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 447·9 km in Bauausführung.

Hervorzuheben wäre noch, daß von der Linie Lemberg—Sambor—galizisch - ungarische Grenze der k. k. österr. Staatsbahnen die Endstrecke Sianki bis zur galizisch - ungarischen Grenze zwar fertiggestellt ist, jedoch erst nach Inbetriebsetzung der ungarischen Anschlußstrecke zur Eröffnung gelangen kann, ferner daß die Legung des zweiten Geleises in der Teilstrecke Wels—Haiding der Linie Wels—Passau der k. k. österr. Staatsbahnen schon seit längerer Zeit im Baue ist, dann daß der Sohlstollenvortrieb bis 31. August beim Baue der vier großen Alpentunnels betrug, und zwar: beim Tauerntunnel Nordseite 3444 m und fertige Tunnelmauerung 920 m (gegen 3284 m und 885 m im Vormonate) und Südseite 1021 m (gegen 994 m im Vormonate), beim Karawankentunnel 7976 m und fertige Tunnelmauerung 7300 m (gegen 7976 m und 7080 m im Vormonate), beim Wocheiner Tunnel 6339 m und fertige Tunnelmauerung 6339 m und beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 2172 m und fertige Tunnelmauerung 1880 m (gegen 2172 m und 1790 m im Vormonate) und Südseite 2470 m und fertige Tunnelmauerung 1975 m (gegen 2470 m und 1940 m im Vormonate), endlich daß beim Wocheiner Tunnel am 31. Mai 1904 und beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 24. September dem Theodor Bárdossy in Gyöngyöspatak und Konsorten für eine von der Endstation Gyöngyös der Lokalbahn (Miskolcz-) Vámosgyörk-Gyöngyös abzweigende und diese in der Station Szurdok-Püspöki mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 24. September dem Koloman Pongrácz in Nyitra
- a) für eine von der Station Üzbégh der Ungarischen Nordwestbahn abzweigende, bis Nagy-Bodok führende;
- b) für eine von der zukünftigen Station Nagy-Bodok ausgehende und die Linie a) in der Station Nagy-Tapolcsány mit der Lokalbahn Nagy - Tapolcsány — Bossány — Trencsén verbindende;
- c) für eine von der zukünftigen Station Nagy - Rippény der Linie a) ausgehende, bis zur Großgemeinde Radosna führende

schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 24. September der Direktion der Firma „Boldvavölgyi helyi érdekü részvény társaság" (Boldvatalbahn-Aktiengesellschaft) für eine in Fortsetzung der projektierten Lokalbahn Szendrö—Királykut - Puszta bis Krasznik - Vajda führende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 27. September der Firma Krieger und Matejka und Konsorten in Poprád für eine vom Kur- und Badeorte Ó-Tatrafüred (Alt-Schmeks) ausgehende, bis zur Sommerfrische Tarajka führende schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Lokalbahn Nagy-Berezna—ungarisch-galizische Landesgrenze. (Eröffnung des Betriebes.) Am 2. Oktober wurde die Lokalbahn Nagy - Berezna — ungarisch - galizische Landesgrenze mit nachfolgenden Stationen, bezw. Haltestellen dem öffentlichen Verkehre übergeben: Révhely, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie Verladebahnhof für Frachtgüter in Wagenladungen; Sóslak, Csontos, Malamrét und Fényes-Völgy, Stationen für den Gesamtverkehr; Ligetes, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen; Hajasd, Station für den Gesamtverkehr; Türhegy, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie Ausweiche; Csorbadomb, Wasserstation; Uszok, End- und Maschinenstation für den Gesamtverkehr.

Kleinbahnnetz im Komitate Arad. (Konzessionserteilung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Arader Advokaten Dr. Simon Steiner im Vereine mit der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Anton Péterffy die Konzession zum Baue und Betriebe eines mit Automotorwagen zu betreibenden Kleinbahnnetzes nach preußischem System im Bereiche des Hegyulaer Weinbaudistriktes (Komitat Arad) erteilt, und zwar:
- a) für eine von der Hauptstation Arad der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen abzweigende, bis zur Station Gyorok der Linie Arad—Gyorok—Maria-Radna führende;
- b) für eine von der zukünftigen Station Gyorok abzweigende, bis Maria-Radna führende;
- c) für eine von Gyorok aus die Linien a) und b) in der Station Pankota mit der Linie Arad—Pankota—Brád der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende Linie.

Die Linien des schmalspurigen 38 km langen Netzes (1 m Spurweite) sind durchwegs mit Benützung öffentlicher Straßenzüge auszuführen. Die effektiven Baukosten sind mit K 2,510.000 bemessen, von welcher Summe K 744.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 70.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen.

Verschiedene Mitteilungen.

Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Grafen Oswald Thun-Salm und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. Alfred Freiherrn v. Buschman die diesjährige (25.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 93.038 Aktien mit 929 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen Frcs. 15,231.705·62 (gegen Frcs. 13,171.994·41 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben Frcs. 6,038.544·60 (Francs 5,909.324·61), die sonstigen Einnahmen Frcs. 234.570·89 (Francs 208.657·32), die außerordentlichen Ausgaben Frcs. 644·572·17 (Frcs. 556.162·92), die allgemeinen Unkosten Frcs. 3,282.615·36 (Frcs. 2,228.621·88) und der Überschuß Frcs. 5,500.544·38 (Francs 4,686.542·32). Zuzüglich der verschiedenen Erträgnisse per Francs 26.430·56 (Frcs. 13.380·57), sowie des Gewinnvortrages vom Vorjahre per Frcs. 304.626·13 (Frcs. 295.500·65) und abzüglich der Passivzinsen per Frcs. 709.615·48 (Frcs. 719.320·12), der Zuweisung an den Amortisationsfonds per Frcs. 297.418 (Francs 221.013·07), der Kosten des Schiedsgerichtes per Frcs. 208.686·51 (Frcs. 182.977·03), der Stempelgebühren für die Aktieneinzahlung per Frcs. 67.200 ergab sich ein Reingewinn von Frcs. 4,548.681·08 (Frcs. 3,872.113·32). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne Frcs. 212.202·75 (Frcs. 178.830·63) in den Reservefonds, Frcs. 400.000 (Frcs. 150.000) in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, Frcs. 2,000.000 (Frcs. 2,000.000) zur Ausschüttung einer 5prozentigen (5 Prozent) Aktiendividende zu verwenden, Francs 163.185·22 (Frcs. 124.778·20) als Verwaltungsrats-Tantieme zuzuerkennen, Frcs. 1,400.000 (Frcs. 1,113.878·36) dem außerordentlichen Reservefonds gutzubringen und den Rest per Francs 373.293·11 (Frcs. 304.626·13) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgten die Wahlen in den Verwaltungsrat, dessen Mitgliederanzahl um zwei, somit auf 14, vermehrt wurde. Hierbei wurden Präsident Karl Abegg-Arter, Konsul Eugen Gutmann, Direktor Arthur Gwinner und Dr. Josef Joly wieder-, sowie Direktor Karl Stögermayer, Direktor Bernhard Popper und Direktor Dr. Julius Frey neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Exzellenz Oswald Graf Thun-Salm neuerlich zum Präsidenten und Direktor Karl Schrader neuerlich zum Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 41.512.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Kalk, gebrannt, und Zement von Königshof nach Leutzsch.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, tritt im Tarifheft 1 für die Beförderung von Kalk, gebrannt, und Zement von Königshof k.k.St.B. nach Leutzsch kgl. E.-D. Ha. ein direkter Frachtsatz in Höhe von 85 Pfg. für 100 kg in Kraft.

Dieser Frachtsatz findet nur Anwendung im Verkehre aus Österreich nach Deutschland bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 10.000 kg.

Wien, am 10. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1506]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen in Ergänzung der Abteilung I des Ausnahmetarifes Nr. 23 (Ziegel) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Nürschan nach	Pfennig für 100 kg
Beuerberg	95
Bolzwang	94

Wien, am 11. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.160/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1507]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V zum Anhange zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1902 gültigen Anhange zu den Südwestösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifen, Teil II, Hefte 1 und 2, ein Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag ist bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Oktober 1905. S.B. Z. 11.267-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1508]

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Ergänzung im Verbandsgütertarife, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, findet der auf Seite 4 des Nachtrages II zum Verbandsgütertarife, Teil II, vorgesehene Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1 B (Beeren, frische, Fische, lebende, u. s. w.) für Breslau Märk. Freib. Bhf. und Breslau O.-S. Bhf. im Betrage von 950 Pfg. für 100 kg auch Anwendung auf lebende kleine Fluß- und Seetiere für Aquarien.

Wien, am 7. Oktober 1905. S.B. Z. 10.699-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1509]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und Entladefrist; Erhöhung des Lagergeldes und Einführung einer Zuschlagsfrist in der Station Meran.

Das hohe k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 6. Oktober 1905, Z. 45.832/16 a, die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 113 vom 30. September 1905 unter Pos. 1431 vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums mit sofortiger Wirksamkeit verlautbarte Beschränkung der lagergeldfreien Zeit auf zwei Tage, die Herabsetzung der Entladefrist auf acht Tagesstunden, die Erhöhung des nach Ablauf der lagergeldfreien Abnahmefrist zu entrichtenden Lagergeldes auf acht Heller für 100 kg und einen Tag und die Festsetzung einer Zuschlagsfrist von zwei Tagen zu der reglementarischen Lieferfrist für die in der Station Meran einlangenden Frachtgüter mit Ausnahme lebender Tiere und verderblicher Güter mit Gültigkeit vom 26. September 1905 bis längstens 31. Oktober 1905 nachträglich genehmigt.

Wien, am 10. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1510]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899.

Aufhebung eines Ausnahmetarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wird der Ausnahmetarif Nr. 52 für Kleie, Reisfuttermehl, Reisschalenabfallmehl, Reiskleie, Ölkuchen und Ölkuchenmehl aufgehoben.

Neue Frachtsätze für diese Artikel sind im Tarife, Teil III, Heft 3, vom 1. November 1905 unter Abteilung II enthalten.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis 15. Dezember 1905 in Kraft.

Wien, am 11. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.232/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1511]

Einführung von Frachtsätzen für Borstenviehtransporte aus der Bukowina nach Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Borstenvieh bei Aufgabe als Frachtgut die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

die unter a angeführten in Heller pro 100 kg bei Abfertigung nach dem Normalgewichte;
„ „ b „ „ „ für den Quadratmeter des verwendeten Wagens bei Verwendung eines einfachen Wagens oder einer Etage eines doppelbödigen Wagens und
„ „ c „ „ „ für den Quadratmeter des verwendeten Wagens bei Verwendung beider Etagen eines doppelbödigen Wagens.

Nach	Von																	
	Czernowitz			Hadikfalva			Kotzman			Radautz			Sereth			Suczawa		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Brunn-Maria-Enzersdorf	—	—	—	884	1616	2395	—	—	—	906	1647	2435	896	1625	2409	922	1687	2494
Ebenfurth	—	—	—	909	1676	2485	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Liesing	—	—	—	—	—	—	—	—	—	906	1647	2435	896	1625	2409	922	1687	2494
Linz	1016	1867	2764	1063	1954	2893	1027	1874	2775	1085	1985	2933	1075	1963	2907	1101	2025	2992
Mistelbach	803	1512	2259	850	1600	2389	—	—	—	872	1631	2429	863	1609	2403	—	—	—
Mödling	837	1529	2266	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poysdorf	—	—	—	857	1608	2413	—	—	—	879	1639	2453	—	—	—	—	—	—
Salzburg	1129	2080	3072	1176	2167	3201	1140	2087	3083	1198	2198	3241	1188	2176	3215	1214	2238	3300
Steyr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1065	1945	2881	—	—	—
Wels	—	—	—	1082	1990	2945	—	—	—	1104	2021	2985	1094	1999	2959	1120	2061	3044
Wappoltenreith	929	1717	2551	—	—	—	—	—	—	998	1835	2720	—	—	—	—	—	—
Wr. Neustadt	867	1589	2356	—	—	—	—	—	—	936	1707	2525	926	1685	2499	—	—	—

Wien, am 12. Oktober 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1512]

Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge II zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 3, vom 1. September 1904.

Am 1. November 1905 gelangen die obenbezeichneten Nachträge zur Einführung.

Der Nachtrag II zum Tarife, Teil II, Heft 1, enthält:

Änderung des Titelblattes, Ergänzung, bezw. Änderung des Inhaltsverzeichnisses, Ergänzung des Vorwortes, Änderung der Tarifbestimmungen, Ergänzung der Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition, Änderung des Verzeichnisses jener Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen, der Tariftabellen und der Artikelverzeichnisse zu den Ausnahmetarifen, Einbeziehung des Verkehres mit Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Insoweit durch diesen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, haben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 30. November 1905 Gültigkeit.

Der Nachtrag II zum Tarife, Teil II, Heft 3, enthält:

Änderung der Tarifbestimmungen, Ergänzung der Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition, Änderung des Verzeichnisses jener Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen, Berichtigung, bezw. Ergänzung der Tariftabellen, Änderung der Artikelverzeichnisse zu den Ausnahmetarifen und Änderung, bezw. Ergänzung des Anhanges.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von je K 0·50 oder Mk. 0·40 für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.798/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1513]

Westungarisch-Niederösterreichisch-Obersteiermärkischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Mit 1. November 1905 gelangt zu dem seit 1. September 1904 gültigen Tarife, Teil II, Heft 2, ein Nachtrag II zur Einführung.

Dieser Nachtrag ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Oktober 1905. S.B. Z. 11.714-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1514]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, Heft C, vom 15. Oktober 1897.

Die Schnitt-Tafel A ist auf Seite 17, bezw. 22, wie folgt zu ergänzen:

Von	Eigentumsbahnen	Bis zum Schnittpunkte													
		I		II		III		IV		V		VI		VII	
		Kilometer	Zuschlagsfristen* Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen* Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen* Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen* Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen* Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen* Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen* Tage
Grünthal . . .	K.k.St.B.	344	—	345	—	344	1	375	1	—	—	—	—	568	1
Nennowitz . . .	K.F.N.B.	490	—	491	—	463	1	493	1	474	2	483	2	493	2

Die Schnitt-Tafel B ist auf Seite 46, 60, 65 und 66 wie folgt zu ergänzen:

Nach	Vom Schnittpunkte						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
	Kilometer						
Buttenwiesen	—	292	255	282	—	225	—
Nürnberg N.W.B.	—	158	168	252	233	—	—
Schillingsfürst	—	226	235	312	293	—	—
Wertingen	—	298	261	288	—	231	—
Asch Hoferstraße	25	32	203	—	—	—	—

Wien, am 12. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.230/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1515]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kuttenberg Stadt—Zruč der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč gelangen nachstehende Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen Kuttenberg Stadt und	Über	Einfache Fahrt Personenzug III. Klasse Kronen einschließlich Fahrkartensteuer
Böhm.-Leipa	Sedletz-Kuttenberg—Jungbunzlau	3·70
Münchengrätz	„	2·60
Rumburg	„	5·10
Turnau	„	3·10

Wien, am 11. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 17.734/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1516]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarifheft 2.

Einbeziehung der Station Milleschoutz in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Milleschoutz der k. k. österr. Staatsbahnen in den Holzausnahmetarif einbezogen.

Im Haupttarife ist nachzutragen:

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Für 100 kg in Pfennig
29	Milleschoutz	Schnittafel Ia Ausnahmetarif A 148
57	Milleschoutz	Schnittafel IIa Ausnahmetarif B 145
94	Milleschoutz	Schnittafel IIIa Ausnahmetarif C Abteilung α) 148 β) 116
118	Milleschoutz	Schnittafel IVa Ausnahmetarif D Abteilung α) 145 β) 116
144	Milleschoutz	Schnittafel Va Ausnahmetarif E 145
156	Milleschoutz	Schnittafel VIa Ausnahmetarif F 116
164	Milleschoutz	Schnittafel VIIa Ausnahmetarif G 118

Schnittafel A

Seite	Zwischen	und	K. k. Staatsbahn-Direktion	Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
				Kilometer			
147	Milleschoutz		Stanislau	748	763	814	741

Wien, am 11. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.200/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1517]

Güterverkehr zwischen Wien einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits.

Nachtrag I zur Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 tritt ein Nachtrag I zu der vom 1. Dezember 1903 gültigen Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien I (K.E.B.) loko, Wien Südbahn loko, Nußdorf, Wien St.E.G., Wien Ö.N.W.B., Wien K.F.N.B. transit und Wien D.U.B. der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits in Kraft.

Die durch diesen Nachtrag eintretenden Erhöhungen treten mit 1. Dezember 1905 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 11. Oktober 1905. S.B. Z. 8637-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1518]

Westungarisch-Niederösterreichisch-Obersteiermärkischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Mit 1. November 1905 gelangt ein Nachtrag VI zu dem vom 1. Jänner 1901 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, zur Einführung.

Dieser Nachtrag ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Oktober 1905. S.B. Z. 11.083-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1519]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Änderung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifes XXc für Angern (K.F.N.B.).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, bezw. längstens bis 1. Februar 1906, tritt an Stelle des im Tarife, Teil II, Heft 3, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband auf Seite 77 ersichtlichen Frachtsatzes des Ausnahmetarifes XX c von Angern (K.F.N.B.) nach Triest (163 Heller) der Frachtsatz von **154** Heller für 100 kg in Kraft.

Wien, am 10. Oktober 1905. S.B. Z. 11.884-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1520]

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Kohlenversandstation Heinrichsglückgrube.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Kohlenversandstation „Heinrichsglückgrube" der kgl. Eisenbahn-Direktion Kattowitz in den seit 1. Mai 1904 gültigen Tarif für den Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. und in den seit 1. Februar 1901 gültigen Anhang I zum Gütertarife, Teil II, für den Schlesisch-Sächsischen Verband mit der Maßgabe einbezogen, daß für Sendungen von „Heinrichsglückgrube" die für die Kohlenversandstation „Margarethenschacht der Gottmitunsgrube" bestehenden Frachtsätze anzuwenden sind.

Wien, am 9. Oktober 1905.

Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14. X. 1905. [1521]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 5.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Frachtsätze für Holz der Abteilung c zur Einführung:

Von Chrudim Ö.N.W.B. nach	Pfennig pro 100 kg
Berthelsdorf i. Erzgeb.	86
Gröditz b. Riesa	91
Limmritz	93
Mittweida	97
Mosel	103
Mügeln b. Pirna	75
Pirna Bahnhof	74
Remse	102
Stein-Hartenstein	109
Waldheim	95
Wendischfähre	69

Wien, am 12. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.476/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1522]

Einführung von Frachtsätzen für Garne von Kleinmünchen nach Skole und Tarnów.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Garnen der Position G—3 a und b der Güterklassifikation des vom 1. Juli 1905 gültigen Tarif-Teiles I, Abteilung B, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

Von Kleinmünchen nach	Heller pro 100 kg
Skole	809
Tarnów	583

Wien, am 12. Oktober 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1523]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Frachtberechnung für leere Obstkörbe und Obstfässer.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 gelangen im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Beförderung von gebrauchten, leeren Obstkörben und Obstfässern (unter 8·5 hl Gehalt) bei Aufgabe als Frachtstückgut und Frachtzahlung für mindestens 20 kg die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 a (für leer zurück- oder zur Füllung gehende Weinfässer) zur Anwendung.

Wien, am 11. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.512/05

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905. [1524]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Preußisch-hessische Staatseisenbahnen. (Eröffnung und Einbeziehung der Neubaustrecke Stockheim [Oberhessen]—Heldenbergen-Windecken, Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a. M.) Am 1. Oktober 1905 wurde die normalspurige Nebenbahnstrecke Stockheim (Oberhessen)—Heldenbergen-Windecken mit den Stationen Glauberg, Enzheim, Lindheim, Altenstadt, Höchst a. d. Nidder, Eichen u. a. für den Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Auf allen Stationen ist die An- und Abnahme von Sprengstoffen ausgeschlossen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung wurden die neuen Stationen u. a. in die Gütertarife der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Frankfurt a. M.

Gruppe I, Wechseltarife der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe. Oberschlesischer und Niederschlesischer Kohlentarif. (Eröffnung und Einbeziehung der Station Antoninhof.) Am 1. Oktober 1905 wurde die zwischen den Stationen Glowno und Schwersenz an der Bahnstrecke Posen—Stralkowo gelegene Station Antoninhof u. a. für die Abfertigung von Leichen, Stück- und Wagenladungsgütern, sowie lebenden Tieren eröffnet.

Die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen, von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wurde die Station Antoninhof u. a. in den Gütertarif der Gruppe I, in die Wechseltarife der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe, sowie in den Oberschlesischen und Niederschlesischen Kohlentarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrat Cöln.) Die Tagesordnung für die Sitzung des ständigen Bezirkseisenbahnrats-Ausschusses, die am 30. September 1905 in Cöln stattgefunden hat, lautet: Antrag Wilke-Iserlohn, die dem Siegerlande gewährte Frachtermäßigung auf Kohlen und Koks auch auf den Lennebezirk des Kreises Iserlohn auszudehnen, so daß die Station Hohenlimburg in die Ermäßigung mit eingeschlossen wird; Antrag v. Schenck-Arnsberg, die durch die Beschlüsse des Cölner Bezirkseisenbahnrates vom 26. Oktober 1904 dem Siegerland in Aussicht gestellte und inzwischen bereits gewährte Frachtermäßigung für Kohlen und Koks außer auf das Lennegebiet des Kreises Altena auch auf das Gebiet der Ruhr oberhalb Fröndenberg auszudehnen; Antrag der Hüstener Gewerkschaft, Aktiengesellschaft zu Hüsten, auf Gewährung derselben Frachtermäßigung für Kohle und Roheisen, wie sie dem Siegerland auf Kohle und Koks zugestanden ist, für ihre in Hüsten und Bruchhausen bei Hüsten gelegenen Werke; Antrag der Handelskammer zu Hagen i. W. auf Gewährung eines Ausnahmetarifes für Kohlen und Roheisen für die Puddel- und Schweißeisenwalzwerke in Rheinland und Westfalen in Höhe des dem Siegerlande gewährten Notstandstarifes für Kohlen und Koks; Antrag der Jünkerather Gewerkschaft auf Gewährung der gleichen Frachtermäßigung für ihre Rohmaterialienbezüge, wie sie der Siegener Bezirk vor einiger Zeit erlangt hat; Antrag des Vereines zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen der Eisen- und Stahlindustrie von Elsaß-Lothringen und Luxemburg, den gegenwärtig für die Beförderung von Hochofenkoks vom Ruhrbezirke nach Lothringen-Luxemburg in Kraft befindlichen Streckensatz von 2·2 Pfg. für den Tonnenkilometer auf 1·8 Pfg. zu ermäßigen; Antrag des Mechernicher Bergwerks-Aktienvereines auf Bewilligung von Frachtermäßigungen für seine Bezüge an Bleierzen, sowie Steinkohlen und Koks und für seine Versendungen an Blei und Sand; Annahme von Gütersendungen mit durchgehenden Frachtbriefen nach Spanien und Portugal. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Tarifreformfragen im wirtschaftlichen Vereine zu Düsseldorf.) In einer Ausschußsitzung dieses Vereines bemerkte der Abgeordnete Dr. Beumer u. a., daß die Ermäßigung der Gütertarife als das bei weitem dringendere Bedürfnis zu erachten sei, und es werde der Wunsch erneuert, daß die Eisenbahn-Verwaltungen im Etat und im Betriebsberichte nicht allein die Einnahmen für den Personen- und Güterverkehr, sondern nach nordamerikanischem Vorbilde (Pennsylvania und

Wabash Railroad Company) auch die Ausgaben für beide Verkehrsarten getrennt aufführten; denn nur auf diese Weise könnten die Quellen der Eisenbahnüberschüsse in zweifelsfreier Art aufgedeckt und daraus die für die Bemessung der Personen- und Gütertarife notwendige Schlußfolgerung gezogen werden. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutschland. (Verzeichnis sämtlicher Tarife, an denen deutsche Bahnen beteiligt sind.) Dieses vom Reichseisenbahnamt seit einigen Jahren herausgegebene Verzeichnis hat sich, wie in der letzten Sitzung der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin mitgeteilt wurde, für diejenigen Verwaltungsstellen wie Verkehrstreibenden, welche sich Tarife in größerer Zahl halten müssen, als außerordentlich zweckmäßig und vorteilhaft erwiesen. Nach den bisherigen Erfahrungen würde dieses Verzeichnis an Wert erheblich gewinnen, wenn bei den einzelnen Positionen vermerkt würde, wie viel Nachträge zu den einzelnen Tarifen bereits erschienen sind, wenn ferner die Herausgabe regelmäßig jährlich erfolgte und wenn für das Verzeichnis statt des bisherigen weniger handlichen das seit etwa Jahresfrist für die deutschen Staatsbahntarife angenommene Format gewählt würde. Auf eine in dem Sinne von den Ältesten an das Reichseisenbahnamt gerichtete Vorstellung hat das letztere in entgegenkommender Weise erklärt, diesen Anregungen gern entsprechen zu wollen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Ermäßigung von Frachtsätzen im Übergangstarife für den Verkehr mit Kleinbahnen.) Vom 1. Oktober 1905 ab wurde im Übergangsverkehre mit den Kleinbahnen Celle-Wittingen, Bismark-Gardelegen-Diesdorf, den Mindener Kreisbahnen, der Herforder Kleinbahn und der Salzwedeler Kleinbahn die Ermäßigung der Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstationen um 2 Pfg. für 100 kg auch bei solchen Sendungen gewährt, die vom Versender auf den gleichnamigen Kleinbahn-Übergangsstationen oder auf den an diese angeschlossenen Werken aufgegeben worden sind oder umgekehrt dort an den Empfänger ausgeliefert werden sollen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Inkrafttreten von Entfernungen und Frachtsätzen.) Die in den am 15. September 1905 herausgegebenen Nachträgen zu den Heften der Abteilungen A, B, C, E, F und G enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn sind am 23. September 1905, dem Tage der Eröffnung des Überganges Brühl, in Kraft getreten.

Die daselbst angegebenen Entfernungen gelten bis zur Herausgabe von Nachträgen zu den Kohlentarifen unter Zugrundelegung der Frachtsätze des Rohstofftarifes auch für Kohlen- u. s. w. Sendungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag III.) Am 1. Oktober 1905 trat der Nachtrag III zum Tarife vom 1. März 1904 in Kraft, enthaltend ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Bahn, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen und einige bayerische Stationen, sowie sonstige Tarifergänzungen und Änderungen.

Der Nachtrag ist zu 10 Pfg. das Stück bei den beteiligten Dienststellen zu haben.

Gruppe II und Wechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung der Haltestelle Möser für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr.) Am 1. Oktober 1905 wurde die an der Bahnstrecke Berlin—Magdeburg zwischen den Stationen Burg b. Magdeburg und Gerwisch gelegene Haltestelle Möser für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Für den öffentlichen Wagenladungsverkehr, zur Annahme und Auslieferung von Gegenständen, deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erfordert, von Tiersendungen und Sprengstoffen ist sie nicht eingerichtet. Von dem genannten Tage ab wurde die Haltestelle in den Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe II und in die Wechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe vom 1. Jänner 1903. (Einführung neuer Frachtsätze und Berichtigungen.) Vom 28. September 1905 ab wurden neue Frachtsätze von der Station Emden, Direktionsbezirk Münster, nach den oberschlesischen Hochofen- und Bleihüttenstationen, sowie von der bayerischen Station Schweinfurt-Stadt nach der Station Kratzwiek, Direktionsbezirk Stettin, eingeführt und die bereits bestehenden Frachtsätze von Schmiedeberg i. Riesengeb. berichtigt. Die Frachtsätze von Emden finden auf Sendungen, welche vom Wasserwege herkommen, keine Anwendung.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Berlin-Stettin-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Güterverkehr. (Inkrafttreten eines Übergangstarifes.) In den obgenannten Verkehren trat am 1. Oktober 1905 ein Übergangstarif für den Verkehr mit den Kleinbahnen Groß - Lichterfelde - Ost — Teltow — Stahnsdorf, Königs - Wusterhausen — Mittenwalde — Töpchin, Ost- und westhavelländische Kreisbahn, Rixdorf—Mittenwalde und Strausberger Kleinbahn in Kraft, wonach die Frachtsätze der Übergangsstationen Groß-Lichterfelde-Ost, Königs-Wusterhausen, Nauen, Neugarten, Rixdorf und Strausberg für bestimmte Güter in Wagenladungen um 2 Pfg. für 100 kg gekürzt werden.

Auskunft geben die beteiligten Stationen.

a) Gruppenwechseltarif II/III. b) Kohlen- u. s. w. Ausnahmetarif nach Stationen des mittleren und des östlichen Gebietes (Gruppen I und II). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1905 — dem Tage der Betriebseröffnung — wurden die Stationen der Neubaustrecken Porstendorf — Eisenberg (Sachsen - Altenburg), nämlich Porstendorf, Beutnitz, Graitschen, Bürgel, Serba und Hainspitz, sowie die Stationen Heimboldshausen und Philippsthal der Neubaustrecke Heringen (Werra) — Vacha in die obenbezeichneten Tarife aufgenommen. Gleichzeitig ermäßigten sich zum Teil die Entfernungen und Kohlenfrachtsätze für Eisenberg (Sachsen-Altenburg), Crossen a. d. Elster und Vacha. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Staatsbahngütertarif, Teil II. Tarifheft II C für das mittlere Gebiet. (Nachtrag 9.) Mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1905 wurde zum Tarifheft II C ein Nachtrag 9 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes Entfernungen für die neu eröffneten Stationen:

a) Bavendorf des Direktionsbezirkes Altona;
b) Beutnitz, Bürgel, Graitschen, Hainspitz, Heimboldshausen, Philippsthal, Porstendorf und Serba des Direktionsbezirkes Erfurt, und
c) Zschipkau des Direktionsbezirkes Halle (Entfernungen über Senftenberg).

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. November 1905 ab gültig.

Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von Mk. 0·10 für das Stück bezogen werden.

Gruppentarif I und Wechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung der Station Ketsch.) Am 1. Oktober 1905 wurde im Direktionsbezirke Bromberg der an der Strecke Kreuz—Posen zwischen den Stationen Posen (12·9 km) und Rokietnice (4·8 km) gelegene Personenhaltepunkt Ketsch für den Stückgut-, Wagenladungsgüter-, Leichen- und Tierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wurde die Station Ketsch u. a. in den Gütertarif der Gruppe I und in die Wechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Oberschlesische Kohlenverkehre nach dem In- und Auslande. (Stationsnamenänderung.) Die Versandstation „Karlschacht der Johann Jacobgrube“ — Abfertigungsstation Niedobschütz — hat die Bezeichnung „Römergrube“ erhalten.

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrat zu Altona.) Die 43. Sitzung des für den Bezirk der Eisenbahn-Direktion zu Altona eingesetzten Bezirkseisenbahnrates fand am 30. September 1905 in Altona statt. In derselben kam u. a. die Vorlage der Eisenbahn-Direktion wegen Frachtermäßigung für Torfstreu und Torfmull zur Beratung. Die Erhebungen, die die Eisenbahn-Direktion in Hannover unter Hinzuziehung von Vertretern der linksemsischen Kanalgenossenschaft, der Zentral-Moorkommission u. s. w. eingeleitet hat und deren Ergebnis abgewartet werden sollte, sind noch nicht abgeschlossen. Den folgenden Punkt der Tagesordnung bildete eine Vorlage der Eisenbahn-Direktion in Altona wegen Frachtermäßigung für Steinkohlen und Koks von Westfalen und Oberschlesien nach Schleswig-Holstein. Hierauf kam die Vorlage derselben Eisenbahn-Direktion wegen Frachtermäßigung für Steinsalzsendungen an die deutschen Fischereigesellschaften und Fischsalzereien zur Beratung.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif. (Nachtrag XX.) Am 2. Oktober 1905 trat der Nachtrag XX in Kraft. Er enthält Entfernungen für die am gleichen Tage zur Eröffnung gelangenden Stationen der Neubaustrecken Eisenberg (S.-A.)— Porstendorf und Heringen (Werra)—Vacha, sowie für die Station Rennsteig. Ferner enthält er geringfügige Änderungen der seitherigen Entfernungen für die Stationen Crossen a. d. Elster, Eisenberg (S.-A.) und Vacha, sowie eine Ergänzung des Ausnahmetarifes 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. (Einbeziehung der Station Eckartshausen-Ilshofen.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wurde die Station Eckartshausen-Ilshofen in den Ausnahmetarif 17 für Petroleum u. s. w. aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1905. (Einbeziehung der Station Metzeral.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wurde die Station Metzeral der Reichseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Die direkten Entfernungen sind vorläufig durch Anstoß von 24 km an die Entfernungen der Station Colmar zu bilden.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Nebenbahnstrecke Glowno—Janowitz.) Am 1. Oktober 1905 wurde im Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direktion Bromberg die 60·79 km lange Nebenbahnstrecke Glowno—Janowitz u. a. für den Güterverkehr eröffnet.

Gruppenwechseltarif II/III. (Außerkrafttreten von Entfernungen.) Die im Nachtrage 5 für die Station Lichtenfels enthaltenen Entfernungen treten im Verkehre mit Bicken, Bieberstein, Burg- und Nieder-Gemünden, Burbach (Westfalen), Dorlar, Ehringshausen (Dill), Immigrath, Lütter, Neunkirchen (Regierungsbezirk Arnsberg), Oberndorf b. Herborn, Peine (Güterbahnhof), Rosbach (Sieg) und Tann (Rhön) mit sofortiger Gültigkeit im Verkehre mit Schleswig (Güterbahnhof) mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 außer Kraft.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse bestehender Stationen.) Am 1. Oktober 1905 wurden die an der Strecke Kosel—Poln.-Neukirch zwischen Sakrau-Suckowitz und Poln.-Neukirch gelegene Haltestelle Jaborowitz, sowie die an der Strecke Oppeln—Breslau zwischen Dambrau und Löwen gelegene Haltestelle Arnsdorf (Oberschl.), die bisher nur für den Wagenladungsverkehr zugelassen waren, auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Schwenningen i. Bayern.) In die Tarifhefte 1 und 2 des Bayerisch-Sächsischen Güterverkehres wurde mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 an die Station Schwenningen i. Bayern für die Abfertigung von Stückgütern im Einzelgewichte bis zu 250 kg einbezogen. Die Entfernungen werden gebildet durch Anstoß von 13 km an diejenigen für Donauwörth.

Stettin - Sächsischer, Magdeburg - Halle - Sächsischer, Norddeutsch - Sächsischer, Nordostdeutsch - Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Bayerisch-Sächsischer, Sächsisch - Württembergischer und Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes für Zucker.) Die Anwendungsbedingungen des in obgenannten Güterverkehren bestehenden Ausnahmetarifes für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstraßen oder über die Landgrenze wurden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wie folgt ergänzt: „Für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande wird der Ausnahmetarif sogleich bei der Kartierung angewendet."

Berlin - Stettin - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Ladestelle Friedenau.) Am 1. Oktober 1905 wurde die für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eingerichtete Ladestelle Friedenau des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin in den obgenannten Verbandsgüterverkehr aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Direkter russisch - internationaler südüberseeischer Verkehr. (Wiederaufnahme der Dampferfahrten.) Laut Mitteilung der Direktionen der Russischen Schiffahrts- und Handelsgesellschaft, sowie der Nordischen Schiffahrtsgesellschaft haben die Dampfer der genannten Gesellschaften die regelmäßigen Ausreisen aus Odessa wieder aufgenommen und werden Güter aller Art zur Beförderung im Rahmen des obgenannten Verkehres entgegengenommen. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Ostdeutscher Privatbahngütertarif. (Einführung direkter Frachtsätze.) Am 1. Oktober 1905 gelangten zur Einführung:

a) direkte Frachtsätze zwischen Zschipkau (Bezirk Halle a. S.) und den Stationen der Nebenbahnen Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Hansdorf-Priebus und Rauschau-Freiwaldau unter Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze im Mitteldeutschen Privatbahngütertarif zwischen Zschipkau, Station der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, und den Stationen der vorgenannten Nebenbahnen;

b) direkte Frachtsätze zwischen der Station Berka (Direktionsbezirk Erfurt) und den Stationen der Nebenbahnen Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Hansdorf-Priebus, Rauschau-Freiwaldau und Neustadt O.-S.—Gogolin.

Über die Höhe der Frachtsätze geben das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau, sowie die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1902. (Ausdehnung der Frachtermäßigung für Kalkstickstoff etc.) Die Frachtermäßigung für Kalkstickstoff, Stickstoffkalk und Kalziumkarbid (in Stücken) gilt vom 1. Oktober 1905 ab im gesamten Geltungsbereich des Tarifes, mit Ausnahme der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Kalziumkarbid.) Am 5. Oktober 1905 traten mit vorläufiger Gültigkeit bis 31. Dezember 1905 Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Kalziumkarbid in Wagenladungen ab schweizerischen Stationen nach Luxemburg in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der großherzogl. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Tarifheft II H, Gruppenwechseltarif I/IV (östliches—südwestliches Gebiet). (Einbeziehung der Station Guhrau.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 wird die Station Guhrau (Bez. Posen) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 s (Schiffsbaueisen) aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 22.) Im obgenannten Verbande werden am 20. November 1905 sämtliche Frachtsätze des Ausnahmetarifes 22 für Jutegarn und Jutegewebe aufgehoben.

Rußland. (Baukunstausstellung in Petersburg.) Die Gesellschaft der Zivilingenieure in Petersburg beabsichtigt, daselbst vom 3. April bis 23. Mai 1906 in den Räumen der Michail-Manege eine Baukunstausstellung zu veranstalten, in der auch ausländische Objekte zugelassen werden sollen. Anmeldungen sind an das Komitee der Ausstellung, St. Petersburg, Serpuchowskaja 10, bis spätestens 1. Februar 1906 a. St. zu richten. Programme und Reglement dieser Ausstellung können im Departement IV a des Handelsministeriums (Wien, I. Postgasse 8, 2. Stock) eingesehen werden. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Regulierung der Tarife für den Transport von Steinkohle.) Das Tarifkomitee des Finanzministeriums hat, den Blättern zufolge, den Konseil der Montanindustriellen des Dombrowschen Bassins davon benachrichtigt, daß das Tarifkomitee das Gesuch der Montanindustriellen des Südens um Regulierung der Steinkohlentarife vorläufig nicht berücksichtigen könne, da das Komitee es nicht für tunlich halte, diese Frage unter Berücksichtigung der Interessen nur eines Rayons durchzusehen; es sei vielmehr eine gründliche Durchsicht sämtlicher Eisenbahntarife im Zusammenhange mit den veränderten Transport- und Konsumbedingungen in den einzelnen Rayons erforderlich. In dieser Frage wird das Tarifkomitee eine Konferenz einberufen, zu welcher nicht nur Vertreter der Montanindustriellen des Südens, sondern aller Motanindustrierayons hinzugezogen werden sollen, ebenso wie auch Vertreter der interessierten Regierungsressorts. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1715	V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905	**Böhmischen Nordbahn**	Ziegel der Pos. Z—5, b	Prag k.k.St.B. transit	Vysočan B.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	10 Heller	8 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
1716	V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.446-C I/05	Torfstreu und Torfmull	Laibach S.B.	Wien (Matzleinsdorf), dann nach den Stationen der Strecke Hetzendorf—Wr. Neustadt (inkl. Laxenburg), ferner nach den Stationen der Strecke Inzersdorf—Pottendorf—Landegg—Wr. Neustadt der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 (eintausend) Tonnen zu 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Anhang zum Lokalgütertarife, Teil II	100*)	90*)	10*)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	*) Im Falle vom Absender die Verladung in gedeckt gebauten Wagen im Frachtbriefe vorgeschrieben wird, gelangen im Sinne der Bestimmungen des Tarifes, Teil I (Abteilung B, Abschnitt A—VII—b), die in den Rubriken 9 und 10 enthaltenen Frachtsätze mit einem zehnprozentigen Zuschlage zur Erhebung, resp. Berechnung und erhöht sich in diesem Falle der in Rubrik 11 ausgewiesene Nachlaß auf 11 Heller für 100 kg

Spalte	Rubrik	1717
1	Fortlaufende Nummer	1717
2	Die Publikation erfolgt von der	V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905
3	und im Namen der	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.811-C I/05
4	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Faßdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Barcs
5	nach	Cormons transit
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittels der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slawonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein; bei den von Belišce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig. Ausgeschlossen von dem Genusse der Begünstigung sind Sendungen, die in Baranya-Szt. Lörincz auf die Szt. Lörincz-Slatina-Našicer Lokalbahn und von dieser auf die Barcs-Pakráczer Bahn übergehen und überdies solche Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrovitz stammen. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gelangen und nach italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Pisa—Spezia bestimmt sein
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906
8	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr
9	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	1·60 Franken
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	1·40 Franken
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	0·20 Franken
12	Art der Durchführung	Rückvergütung
13	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. der Bahnfrachtbriefe nach Barcs oder Nachweisung der Zufuhr per Achse aus Slawonien über die Draubrücke, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1718	V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.891-C I/05	Malz (ausgenommen geröstetes Malz für Kaffee)	Sopron S.B.	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen zur Beförderung gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den direkten Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900			20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
1719	V.-B. Nr. 119 v. 14. X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Baumaterialien	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Topkowitz-Karitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen für die Erweiterung einer Jute- und Leinenwarenfabrik in Topkowitz-Karitz, sowie für den Bau von dazugehörigen Arbeiterwohnhäusern bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben			20 Prozent von den Frachtsätzen des Lokaltarifes der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, welche spätestens Ende Februar 1907 einzusenden sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1720 V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 45.066/05	**Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde**	**Mehl und Mahlprodukte**	**Rumburg und Schönlinde**	**Nixdorf und Nixdorf-Mitte**	**Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**vom 20. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Verschieden**	**22 Heller**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
60 V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905	Nr. 22 vom 23. Februar 1905	685	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Commercialbahnen, Böhmische Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Sächsische Staatsbahnen**	**Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht**	**In diversen Relationen**		**In der Rubrik 3 ist am Schlusse bei „Sächsische Staatsbahnen" beizufügen: (letztere jedoch nur rücksichtlich des Verkehres mit Reichenberg S.St.B. im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande)*). Ferner ist in Rubrik 14 „Besondere Bemerkungen" folgende Bestimmung aufzunehmen: *) Eine Ausnahme bildet der Verkehr mit Reichenberg S.St.B. im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande insofern, als ohne Rücksicht auf den faktischen Durchlauf auf österr. Gebiete die gleichen Frachtsätze wie für Reichenberg A.T.E., bezw. S.N.D.V.B. zugestanden werden**	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
61 V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905	Nr. 22 vom 23. Februar 1905	680	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Staatsbetriebe stehende Privatbahnen in Galizien und der Bukowina	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	In diversen Relationen		Bei Post-Nr. 680, 688 6. Rubrik, 3. Zeile; Bei Post-Nr. 689, Seite 691, 4. Zeile des Textes; Bei Post-Nr. 690, Seite 694, 9. Zeile des Textes: soll es statt „Gesamtdurchlauf auf begünstigten Strecken von mindestens 51 km" richtig lauten: „Durchlauf von mindestens 51 km auf österreichischem Gebiete." Bei Post-Nr. 685, 6. Rubrik, 4. Zeile, soll es statt „Gesamtdurchlauf auf begünstigten Strecken" richtig lauten: „Durchlauf auf österr. Gebiete." Auf Seite 695 ist der Text des Punktes 5 der „Allgemeinen Bedingungen ad I—IX" zu streichen und durch folgenden Text zu ersetzen: „Für Sendungen mit einem Durchlaufe von weniger als 51 km auf österreichischem Gebiete können die Frachtsätze in Anspruch genommen werden, die für Sendungen von derselben Versandstation in der gleichen Verkehrsrichtung nach weiter gelegenen Stationen mit einem Durchlaufe von 51 km auf österreichischem Gebiete zugestanden sind."	
		688	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn					
		685	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Commercialbahnen, Böhmische Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Sächsische Staatsbahnen					
		689	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt					
		690	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen					
62 V.-B. Nr. 119 v. 14./X. 1905	Nr. 110 vom 23. September 1905	1608	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		a) Zuckerrüben in frischem Zustande etc. b) Zuckerrübenabfälle etc.	Milleschau-Kottomirsch	Hrobetz St.E.G.	In Rubrik 5 „von — nach" ist einzuschalten: „oder umgekehrt"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

Priv. österr.-ung.
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Separat-Abdruck

aus der

Circularien-Sammlung A.

Nr. 125729.

An sämtliche Exekutivorgane des Verkehrsdienstes.

(Annullierung der österr.-ung. Verbandkarte Nr. 527.)

Die auf den Namen „Endres, Regierungsrat, Mitglied der General-Direction der Großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen“ lautende österreichisch-ungarische Verbandkarte auf gelbem Untergrunde Nr. 527 ist in Verlust geraten und wurde daher für ungültig erklärt.

Wir bringen Ihnen dies zwecks Hintanhaltung eines Mißbrauches mit dem Beifügen zur Kenntnis, daß auf Seite 76 des Ausweises über die erteilten Verbandkarten vom 15. April 1905 nach der Nummer 527 der bisherige Karteninhaber zu streichen und handschriftlich beizusetzen ist: „zu überwachen“.

Wien, am 10. Oktober 1905.

Der Director:
Rud Grimburg

VERORDNUNGS-BLATT für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 120. **Wien, 17. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 28. September d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, daß den Staatsbahn-Direktionen Pilsen, Wien und Prag, der General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Direktion der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn für die ganz außerordentlich sorgfältigen Vorbereitungen, sowie für die in jeder Beziehung vorzügliche, musterhafte Durchführung der Truppentransporte anläßlich der diesjährigen Manöver in Böhmen und Südtirol, bezw. deren Personal, welches an den bezüglichen Arbeiten direkt beteiligt war, die Allerhöchste lobende Anerkennung bekanntgegeben werde.

Weiters haben Seine k. u. k. Apostolische Majestät allergnädigst zu gestatten geruht, daß den Staatsbahn-Direktionen Innsbruck und Linz, der Zentralverwaltung der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, ferner den Direktionen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, sowie dem Präsidium der Überetscher und Mendelbahn im Allerhöchsten Auftrage der Dank des Reichs-Kriegsministeriums ausgesprochen werde.

Genehmigung der Änderung der Gesellschaftsstatuten bei der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die von der 50. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft am 29. Mai 1905 beschlossene Änderung des § 18, Al. 1, 2 und 3, § 22, Al. 3 und 7, und § 28 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 5. Oktober 1905. — Z. 41.460. E.-M.-Z. 47.483/05.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Schmalspurige Werkbahn in Marienberg. (Kommissionelle Übernahme.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat unterm 23. September die Vornahme der kommissionellen Übernahme der schmalspurigen Werkbahn der Mährisch-Ostrauer Steinkohlengewerkschaft Marie Anne in Marienberg für den 23. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 45.190.]

Projektierte Drahtseilbahn mit elektrischem Betriebe von Zwölfmalgreien auf den Virgl (Virglbahn). (Detailprojektsvorlage: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. Oktober die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, über das von Sigismund Schwarz in Bozen vorgelegte Detailprojekt für eine Kleinbahn (Drahtseilbahn) mit elektrischem Betriebe von Zwölfmalgreien auf den Virgl im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 19, im Wege des ab-

gekürzten Verfahrens die Trassenrevision und Stationskommission, sowie die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 42.571.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (a) Projekt für die Umwandlung des Objektes in km 41·8/9; b) Projekt für ein in km 17·0/1 abzweigendes und zum städtischen Schlachthause in Jungbunzlau führendes Industriegeleise: Anberaumung der kommissionellen Verhandlungen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 4. Oktober über die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projekte, betreffend a) die Umwandlung des ursprünglich als Durchfahrt und Durchlaß festgesetzten Objektes in km 41·8/9 der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka in einen Durchlaß, und b) die Errichtung eines in km 17·0/1 der genannten Lokalbahn abzweigenden, zum städtischen Schlachthause in Jungbunzlau führenden Industriegeleises, die Vornahme der politischen Begehung — für das letztgenannte Projekt außerdem auch noch die Enteignungsverhandlung — für den 17. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 46.902.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Zwickau nach Gabel. (Genehmigung der Projekte für die Durchlässe in km 0·056 und 0·092.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. September die von der Direktion der Böhmischen Nordbahn in Prag vorgelegten Projekte für die im Verschubbereiche der Station Zwickau fallenden offenen schiefen Durchlässe von 0·6 m senkrechter Lichtweite in km 0·056 und 0·092 der Lokalbahn Zwickau—Gabel zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 42.894.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Hannsdorf nach Mährisch-Altstadt. (Baukonsenserteilung für eine Wartehalle in der Personenhaltestelle Kratzdorf.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat unterm 21. September auf Grund des Ergebnisses der im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vom Standpunkte der Bauordnung und der Lokalinteressen vorgenommenen Überprüfung für das von der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt vorgelegte Projekt, betreffend die Wartehalle in der Personenhaltestelle Kratzdorf der vorgenannten Lokalbahn, namens des k. k. Eisenbahnministeriums den Baukonsens erteilt. [E.-M.-Z. 45.598.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sedletz-Kuttenberg nach Zruč. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Oktober die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč durchzuführen. Gleichzeitig wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen auch ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Verhandlung, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen die Betriebsbewilligung für die bezeichnete Bahnlinie namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 46.907.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Änderung der Bezeichnung der Station Puch bei Hallein.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Abänderung der Bezeichnung der in der Strecke Salzburg—Bischofshofen gelegenen Station Puch bei Hallein mit Gültigkeit vom 1. Mai 1906 in Puch-Oberalm genehmigt. [E.-M.-Z. 45.002.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Personenhaltestelle Zwingendorf.) Die an der Linie Neusiedl—Dürnholz—Zellerndorf zwischen den Stationen Pernhofen-Wulzeshofen und Kadolz-Mailberg gelegene Personenhaltestelle Zwingendorf wurde am 20. September als Halte- und Ladestelle für den beschränkten Güterverkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 2. Oktober der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Simon Silberstein, Moriz Neutra und Konsorten in Budapest für:

a) eine von der Station Kapuvár-Gartha der Eisenbahn Győr (Raab)-Sopron (Ödenburg)-Ebenfurt abzweigende und diese in der Station Valla mit der Linie Kis-Czell—Valla—Pándorf (Barendorf) der „Fertővidéki helyi érdekü vasutak“ (Neusiedlersee-Regional-Lokalbahnen);

b) eine von der zukünftigen Station Valla der Linie a) ausgehende und diese über Tétény in der Station Moson-Magyar-Ovár mit der Linie Kelenföld — Magyar - Ovár — Pandorf—Bruck a. d. L.;

c) eine von der Station Kis-Czell der Neusiedlersee-Regional-Lokalbahnen ausgehende und diese in der Station Marczaltő mit der Lokalbahn Papa-Marczaltő-Csorna

verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 26. August dem Munizipium des Komitates Nógrád für:

a) eine von der Station Gyöngyös der Lokalbahn (Miskolcz-) Vámosgyörk-Gyöngyös ausgehende und diese in der Station Guta mit den Nógráder Komitats-Lokalbahnen;

b) eine von der Station Hatvan der Lokalbahn Szolnok-Hatvan ausgehende und diese in der Station Eger (Erlau) mit der Lokalbahn Füzes-Abony—Eger

verbindende schmalspurige Rustikal- (70 cm Spurweite), eventuell normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 26. August der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Jakob Hofbauer und Alexander Lehner für eine von der Station Somos-Ujfalu der Linie (Budapest—) Salgó-Tarján—Somos-Ujfalu—Ruttka abzweigende und diese mit den an die Salgó-Tarjáner Bergbaureviere grenzenden Kohlengruben verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 26. September der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Hermann Pallós und Konsorten für eine von der Station Czegled der Lokalbahn Szolnok-Czegled abzweigende und diese in der Station Ó-Kecske mit der Lokalbahn Szolnok—Uj-Kecske—Félegyháza verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 2. Oktober der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Stefan Almássy, Géza Schwarz und Konsorten für:

a) eine von der Station Homonna der Linie Sátoralja-Ujhely—Homonna — Mező - Laborcz (—Przemysl) abzweigende, bis Zemplén-Turány;

b) eine von einem geeigneten Punkte der Linia a) nächst Zemplén-Turány ausgehende, bis zur Großgemeinde Felső-Kamarnik und weiterhin bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze am Fuße der Karpathen

führende normalspurige Lokalbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Änderung von Stationsnamen.) Im Bereiche der Linien der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, bezw. der von ihr betriebenen Lokalbahnen wurden nachfolgende Stationsnamen abgeändert, und zwar:

1. auf der Lokalbahn Budapest-Lajosmizse der Name der Station Dabas auf „Alsó-Dabas“ und Hernád auf „Alsó-Hernád“;
2. auf der Lokalbahn Kecskemet—Tisza-Ugh der Name der Station Urrét auf „Alsó-Urrét“;
3. auf der Hauptlinie Budapest—Szabadka—Kis-Alpár—Zimony—Belgrad der Name der Station Kis-Alpár auf „Máriamajor“.

Lokal (Klein-) Bahn Nyiregyháza - Ibrány - Dombrád. (Konzessionserteilung.) Die neue, mit Automotorwagen zu betreibende Linie (76 cm Spurweite) geht von der Station Nyiregyháza der Linie Nyiregyháza—Csap—Ungvár aus und führt in einer Länge von 50 km bis zur Großgemeinde Dombrád. Die effektiven Baukosten sind mit K 1,339.000 bemessen, von welcher Summe K 250.000 zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 22.300 zur Anlage eines Reservefonds entfallen.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft Héjasfalva — Székely-Udvarhely. (Erhöhung des Aktienkapitales.) Der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Héjasfalva—Székely-Udvarhely (Siebenbürgen) wurde die Bewilligung erteilt, ihr ursprünglich mit K 2,300.800 bemessen gewesenes Aktienkapital auf K 2,485.800 zu erhöhen.

Verschiedene Mitteilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Änderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

Wien, I. Freisingergasse 4
„Dampfschiffahrt-Gesellschaft des österreichischen Lloyd".

Zweigniederlassung der in Triest bestehenden Hauptniederlassung. Julius Singer, k. k. Kommerzialrat in Wien, als mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 20. Juni 1905, Z. 3448, ernanntes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 25. August 1905.

Wien, X. Bahnhofplatz 4
„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft".

Alfons Baron Rothschild als Mitglied des Verwaltungsrates in Paris gelöscht und Edmund Baron Rothschild als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates in Paris mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 1. September 1905.

Wien, I. Schottenring 9
„Localbahn Groß-Priesen-Wernstadt-Auscha".

Dr. Karl Sulzbach als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. — Wien, 5. September 1905.

Wien, I. Elisabethstraße 2
„K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassi-Eisenbahn-Gesellschaft".

Die Mitglieder des Verwaltungsrates Michael Kogalniceanu Valerius Ritter, Alexander Ritter v. Jasinski und Adolf Rampelt v. Rüdenstein gelöscht. — Wien, 5. September 1905.

Wien, X. Bahnhofplatz
„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft".

Alois Freiherr Ceschi a Santa Croce als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Wilhelm Graf Mosconi Fogaroli als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 12. September 1905.

Wien, XX. Nordwestbahnhof
„K. k. priv. österreichische Nordwestbahn".

Das bisherige Mitglied des Verwaltungsrates Siegmund Landauer gelöscht. Dr. Theodor Lederer, k. k. Regierungsrat, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 29. September 1905.

Wien, II. Nordbahnstraße 50
„K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn".

Adolf Rampelt v. Rüdenstein als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Dr. Leopold v. Teltscher, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 6. Oktober 1905.

Küstenland.

(Triest) Trieste
„Società di Navigazione a vapore del Lloyd austriaco — Dampfschiffahrts-Gesellschaft des oesterreichischen Lloyd".

Stabilimento filiale in Vienna. L'i. r. Ministero del Commercio nomino con dispaccio 20./VI. 1905, Nr. 3448/H.M., l'i. r. Consigliere commerciale Giulio Singer a consigliere d'amministrazione. — (Triest) Trieste, 8./VIII. 1905.

(Triest) Trieste
„Internationale Transport-Gesellschaft A.-G. — Compagnie de Transports Internationaux, Société Anonyme — International Transport Company Limited".

(Zweigniederlassung.) Stabilimento filiale dello stabilimento principale esistente in Viennà sotto la firma „Internationale Transport-Gesellschaft A.-G.". Si inscrive Maurizio Hirsch, Consigliere imperiale in Vienna, quale consigliere d'amministrazione cooptato e Leopoldo Ritscher e Rodolfo Kraus, il Io. direttore ed il IIo. direttore sostituto della filiale in Trieste, quali istitori, tutti con diritto di firma a termini dello statuto. — (Triest) Trieste, 15./IX. 1905.

Böhmen.

Prag, III. Landtagsgebäude
„Localbahn Postelberg-Laun".

Franz Jahoda als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht und Karl Kostlivý, Baurat und Direktorstellvertreter des Landesausschusses im Königreiche Böhmen, als Mitglied des Verwaltungsrates eingetragen. — Prag, 28. September 1905.

Praha, III. Budova zemského sněmu
„Localbahn Postelberg-Laun".

Vymazán: František Jahoda, co člen správní rady. Zapsán: Karel Kostlivý, staveb í rada a ředitelův náměstek v zemském výboru království Českého, co člen správní rady. — Praha, 28./IX. 1905.

Bozen-Meraner Bahn. (Generalversammlung.) Am 11. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Dr. Wilhelm Freiherrn v. Berger und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Arnold Krasny die diesjährige (23.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Bozen-Meraner Bahn statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 8554 Aktien und 99 Genußscheine mit 345 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 1,011.871·58 (gegen K 935.096·76 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 46.338·62 (K 40.754·51), die Zinseneingänge K 13.685·05 (K 488·95), die Betriebsausgaben Kronen 440.739·69 (K 394.234·87), die sonstigen Auslagen K 96.114·07 (K 203.740·68), die Steuern und Umlagen K 87.454·52, das Erfordernis für den Prioritätendienst K 196.974·35 (K 158.773·38), die Aktienamortisationsquote K 6200 (K 6000) und der Überschuß K 244.412·62 (K 213.591·29). Zuzüglich des Vortrages vom Vorjahre standen K 329.727·94 (K 299.494·51) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß dieselbe aus dem Gewinne K 7518·38 (K 6587·74) in den Erneuerungsfonds, K 7106·83 (K 6210·11) in den Reservefonds zu hinterlegen, K 11.030·74 (K 8101·34) für Tantiemen, K 215.064 (K 191.648) zur Verteilung einer 9 prozentigen Aktiendividende, sowie K 2416 (K 1632) zur Ausschüttung einer 4 prozentigen Genußscheindividende zu verwenden und den Rest per K 86.591·99 (K 85.315·32) auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Dr. Eugen Brettauer, Dr. Artur Herzfeld, Karl Königer und Luzian Brunner wurden sodann wieder-, sowie an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Bernhard Rosenthal Otto Freiherr von Czedik neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 26.057.]

Triester Kleinbahnen. (Generalversammlung.) Am 31. Mai fand in Triest unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. August Freiherrn v. Alber-Glanstätten und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Alois Fabiani die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Triester Kleinbahnen statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 3846 Aktien mit 381 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 177.777·62 (gegen K 129.879·83 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 109.358·32 (K 95.286·36), die Abschreibungen K 27.777·04, die Passivzinsen K 4815·88 und der Gewinn K 35.826·38 (K 5024·73). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 814·67 standen Kronen 36.641·05 zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne K 24.800 zur Ausschüttung einer vierprozentigen Prioritätsaktiendividende zu verwenden und Kronen 11.841·05 auf neue Rechnung vorzutragen. Die erfolgte Kooptierung der Verwaltungsratsmitglieder Philipp Schrimpff, Jakob Rimini und Samuel Kocherthaler wurde sodann bestätigt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurde die projektierte Verlängerung der Kleinbahn bis zum Staatsbahnhofe Opčina, der Ankauf eines neuen Motorwagens und die Vergrößerung der Wagenremise in Opčina mit dem präliminierten Kostenerfordernisse von rund K 87.000 beschlossen. [E.-M.-Z. 32.790.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 2.

Einbeziehung des Lagerhauses der landwirtschaftlichen Bank in Lemberg in die Reexpeditionstabelle.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 ist auf Seite 10 des obgenannten Tarifes in der ersten Rubrik der Reexpeditionstabelle (die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist zulässig in nachbenannten Lagerhäusern etc.) bei Lemberg als neue Reexpeditionsstelle „Lagerhaus der landwirtschaftlichen Bank in Lemberg“ nachzutragen.

Wien, am 12. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 13.534/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1525]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Einführung der Dienstanweisung Nr. 8.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 tritt die Dienstanweisung Nr. 8 in Kraft. Dieselbe enthält Bestimmungen betreffs Sackung von rumänischen Kleiesendungen in Breslau.

Wien, am 12. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.669/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1526]

Österreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Abänderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 29 (für verschiedene Artikel).

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, ist im Ausnahmetarif Nr. 29 (enthalten im Tarife, Teil II, Heft 1 a) nachstehende Abänderung, bezw. Ergänzung durchzuführen:

Bei den Pos. 1392/1373 und 1393/1374 (Lokomobile etc.), Relation Wien-Matzleinsdorf—Peri trs., ist der in Rubrik „5000 kg“ vorgesehene Frachtsatz von 3·20 zu streichen und an dessen Stelle zu setzen:

. . . . „3·27“

In der gleichen Rubrik ist bei Pos. 1454/1387 (Maschinen, landwirtschaftliche) in der Relation

Wien-Matzleinsdorf—Peri trs. . . . . . „3·27“

und in der Relation

Wien-Matzleinsdorf—Pontebba trs. . . „2·28“

nachzutragen.

Wien, am 13. Oktober 1905. S.B. Z. 11.946-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1527]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Widerruf der Aufhebung eines Frachtsatzes.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 105 vom 12. September 1905 unter laufender Post-Nr. [1301] enthaltene Kundmachung, betreffend die Aufhebung des im Nachtrag II zum Anhange zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes unter Post-Nr. 980 enthaltenen Frachtsatzes für Holz des Spezialtarifes 2 von Borohradek nach Mšeno, wird widerrufen und bleibt daher der genannte Frachtsatz bis auf weiteres in Kraft.

Wien, am 12. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1528]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Nachtrag V zu den Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Mit 1. November 1905 tritt der Nachtrag V zu den vom 1. November 1901 gültigen Stationstarifen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, sowie durch die Stationen zum Preise von 80 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 14. Oktober 1905. S.B. Z. 12.002-C I/05.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1529]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Brennholz.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, tritt für Brennholz bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Jablunkau Ks.Od. nach Wien K.F.N.B. und St.E.G. der Frachtsatz von 87 Heller für 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 11. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1530]

Südwest-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Änderung von Frachtsätzen im Tarife, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten folgende neue Frachtsatze, und zwar jene unter a) für Eilgut, ermäßigtes, jene unter b) für Eilgut, besonders ermäßigtes, in Kraft, und es werden dadurch die für die betreffenden Stationsverbindungen auf den Seiten 27—53 des vom 1. Jänner 1902 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 2, enthaltenen einschlägigen Frachtsätze geändert, bezw. ersetzt:

Nach oder von — Frachtsätze für 100 kg in Heller

Von oder nach	Buda Császárfürdő kiterő M.Á.V. Óbuda-Falatorigát M.Á.V.		Budafok M.Á.V.		Budapest-Angyalföld M.Á.V. Budapest-Lipótváros M.Á.V. Budapest-nyugoti p. u. M.Á.V.		Budapest D.V.		Budapest-Ferenczváros M.Á.V. Budapest-Fővámház M.Á.V. Budapest-Józsefváros M.Á.V. Budapest-központi vásárcsarnok M.Á.V.		Budapest-Kelenföld M.Á.V.		Kőbanya-álsó p. u. M.Á.V.		Kőbanya-felső p. u. M.Á.V.		Budafok-délivasut D.V. (früher Promontor)	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Atzgersdorf-Mauer	.	.	368	368	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	368	368
Baden	382	.	402	402	382	.	382	.	382	.	382	.	.	.	.	.	402	402
Bruck a. d. M.	630	630	598	598	630	630	588	588	610	610	588	588	610	610	610	610	.	.
Brunn-M.-Enzersdorf	.	.	383	382	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	382	382
Ebenfurth	.	.	.	.	.	.	.	.	359	359	.	.	.	.	369	369	.	.
Frohnleiten	570	570	538	538	570	570	528	528	550	550	528	528	550	550	550	550	538	538
Gloggnitz	448	448	.	456	459	459	448	448	439	439	439	436	.	.	449	449	.	.
Gratwein	550	550	518	518	550	550	508	508	530	530	508	508	530	530	530	530	518	518
Gumpoldskirchen	382	.	402	402	382	.	382	.	382	.	382	.	.	.	.	.	402	402
Guntramsdorf	382	.	402	402	382	.	382	.	382	.	382	.	.	.	.	.	402	402
Hetzendorf	.	.	368	368	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	368	368
Innsbruck	877	877	807	807	877	877	812	812	857	857	812	812	856	856	852	852	807	807
Judenburg	722	722	682	682	722	722	682	682	702	702	682	682	713	713	712	712	682	682
Judendorf	536	536	504	504	536	536	494	494	516	516	494	494	516	516	516	516	504	504
Kapfenberg	630	630	.	.	630	630	588	588	610	610	588	588	.	.	610	610	.	.
Kindberg	619	619	.	.	619	619	588	588	599	569	.	.	.	.	609	609	.	.
Knittelfeld	710	710	.	.	710	710	670	670	.	.	670	670	701	701	700	700	.	.
Krieglach	579	579	585	576	579	579	577	574	559	559	559	556	579	579	569	569	.	.
Langenwang	579	579	585	576	579	579	568	568	559	559	559	556	579	579	569	569	.	.
Laxenburg	382	.	402	402	382	.	382	.	382	.	382	.	.	.	.	.	402	402
Leoben	659	659	.	.	659	659	619	619	639	639	.	.	650	650	649	649	619	619
Liesing	.	.	382	382	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	382	382
Marein	619	619	.	.	619	619	.	.	599	599	.	.	.	.	609	609	.	.
Mitterdorf	599	599	.	596	599	599	588	588	579	579	579	576	590	599	589	589	.	.
Mitterndorf-Moosbrunn	.	.	.	342	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mixnitz	610	610	578	578	610	610	568	568	590	590	568	568	590	590	590	590	578	578
Mödling	.	.	382	382	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	382	382
Mürzzuschlag	559	559	565	556	559	559	577	554	539	539	539	536	559	559	549	549	.	.
Neunkirchen	428	428	.	.	439	439	428	428	419	419	.	.	.	.	429	429	.	.
Ober-Eggendorf	379	379	.	376	379	379	.	.	359	359	.	356	.	.	369	369	.	.
Payerbach-Reichenau	459	459	.	456	459	459	457	454	439	439	439	436	.	.	449	449	.	.
Peggau	570	570	538	538	570	570	528	528	550	550	528	528	550	550	550	550	538	538
Pernegg	610	610	578	578	610	610	568	568	590	590	568	568	590	590	590	590	578	578
Pfaffstätten	382	.	402	402	382	.	382	.	382	.	382	.	.	.	.	.	402	402
Pottendorf-Landegg	.	.	.	356	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Pottschach	439	439	.	436	439	439	437	434	419	419	419	416	.	.	429	429	.	.
Puntigam	536	536	504	504	536	536	494	494	516	516	494	494	516	516	516	516	504	504
St. Egyden	414	414	.	.	419	419	414	414	399	399	399	396	.	.	409	409	.	.
Ternitz	428	428	.	436	439	439	428	428	419	419	419	416	.	.	429	429	.	.
Unter-Waltersdorf	.	.	.	356	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Neustadt	.	.	.	.	399	399	.	.	379	379	.	376	.	.	389	389	.	.

Wien, am 12. Oktober 1905. S.B. Z. 11.953-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 14 D a (rohe Kalisalze u. s. w.), Nr. 15 (Ton u. s. w.), Nr. 16 (Pfeifenerde und Porzellanerde u. s. w.) und Nr. 17 (Schamottesteine u. s. w.).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten im Tarifhefte 3 des obbezeichneten Verbandes folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

1. Ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14 D a.

Rohe Kalisalze, als Hartsalz, Kainit u. s. w.

Nach	Von					
	Anderbeck kgl. E.-D. M.	Aschersleben kgl. E.-D. M.	Baalberge kgl E.-D. M.	Berka (Werra) kgl. E.-D. E.	Bleicherode kgl. E.-D. C.	Egeln kgl. E.-D. M.
	Pfennig pro 100 kg					
Barcs . . . . {S.B. / d.v.}	234	228	226	224	230	231
Berzencze . . . . . „	227	221	220	217	223	224
Csáktornya . . . . . . „	219	213	212	209	215	216

Nach	Von					
	Güsten kgl. E.-D. M.	Halle a. Saale kgl. E.-D. Ha.	Herringen (Werra) kgl. E.-D. E.	Königslutter kgl. E.-D. M.	Salzdetfurth kgl. E.-D. C.	Salzungen kgl. E.-D. E.
	Pfennig pro 100 kg					
Barcs . . . . {S.B. / d.v.}	228	218	225	237	238	219
Berzencze . . . . . „	221	212	218	230	232	212
Csáktornya . . . . . . „	213	207	210	222	224	204

Nach	Von						
	Schönebeck kgl. E.-D. M.	Sollstedt kgl. E.-D. C.	Staßfurt kgl. E.-D. M.	Teutschenthal kgl. E.-D. Ha.	Wienenburg kgl. E.-D. M.	Wendessen kgl. E.-D. M	Wittmar B.S.E.
	Pfennig pro 100 kg						
Barcs . . . . {S.B. / d.v.}	230	230	229	222	235	238	238
Berzencze . . . . „	223	223	222	216	228	231	231
Csáktornya . . . . . . „	215	215	214	209	220	223	223

2. Ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 15.

Ton u. s. w.

Nach und von	Epterode kgl. E.-D. C.			Großalmerode kgl. E.-D. C.		
	a	b	c	a	b	c
	Pfennig für 100 kg					
Barcs . . . . {S.B. / d.v.}	252	265	265	252	266	266
Zágráb (Zagreb) . . . . „	251	265	265	251	266	266

3. Ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 16.

Pfeifenerde und Porzellanerde u. s. w.

Nach und von		Epterode kgl. E.-D. C.	Großalmerode kgl. E.-D. C.
		Pfennig für 100 kg	
Barcs	S.B. d.v.	265	266
Zágráb (Zagreb)	"		

4. Ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17.

Schamottesteine u. s. w.

Die nachstehend angeführten Frachtsätze finden Anwendung auf die Artikel:

A. Schamottesteine, Schamotteziegel, feuerfeste Steine und Schamottemehl;

B. Schamottemörtel.

Gültig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 10.000 kg.

Nach und von		Epterode kgl. E.-D. C.		Großalmerode kgl. E.-D. C.		Ihringshausen kgl. E.-D. C.	
		A	B	A	B	A	B
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Barcs	S.B. d.v.	265	265	266	266	265	265
Zágráb (Zagreb)	"						

Wien, am 11. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 120 v. 17./X 1905. [1532]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Troppau (K.F.N.B.) in den Verbands-Ausnahmetarif XXV (für Kartoffeln).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Troppau (K.F.N.B.) in den Ausnahmetarif XXV (für Kartoffeln) der Tarife, Teil II, Heft 3 und 4, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband mit dem Frachtsatze von 212 Heller für 100 kg einbezogen.

Wien, am 12. Oktober 1905. S.B. Z. 11.972-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1533]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer und Aufhebung bestehender direkter Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kuttenberg Stadt—Zruč der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč gelangen im Verkehre zwischen Stationen der genannten Lokalbahn, der Station Kohljanowitz der Lokalbahn Kolin-Čerčan, sowie der Station Iglau Stadt der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits direkte Fahrpreise für Schnellzüge, Personenzüge und für ermäßigte Züge zur Einführung.

Näheres ist den in den Stationen zum Aushange gelangenden Preistafeln zu entnehmen.

Von dem gleichen Zeitpunkte an werden die für den direkten Personenverkehr zwischen der Station Kuttenberg Stadt einerseits und den Stationen Iglau Stadt, Kohljanowitz und Ledeč anderseits bisher bestandenen Fahrpreise aufgehoben.

Wien, am 12. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.360/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1534]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Festsetzung der Bedingung des Aufladens der Sendungen durch die Parteien bei den Frachtsätzen für Wein etc. in den Anhängen zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 4, Teil II, Heft 2 und 5, und Teil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ist bei den Frachtsätzen für Wein etc. der nachbezeichneten Anhangspositionen in der Rubrik Anmerkung die nachstehende Bestimmung aufzunehmen: „Das Aufladen der Sendungen in halben und ganzen Wagenladungen obliegt dem Absender."

Anhang zu den Tarifen	Post-Nr.
Teil II, Heft 1 und 4	188
Nachtrag II zu diesem Anhange	255
Teil II, Heft 2 und 5	118
Teil II, Heft 3:	
Nachtrag II	131
Nachtrag III	168, 169

Wien, am 13. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1535]

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife, Teil IV, Heft 1, 2 und 4.

Am 1. November 1905 treten folgende Ausnahmetarife in Wirksamkeit, und zwar:

a) Teil IV, Heft 1, für die Beförderung von Holz und Borke (Rinde) zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), dann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien, einschließlich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn), ferner den Stationen Wien K.F.N.B. transit und Wien St.E.G. transit einerseits und Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, Lindau transit, St. Margrethen transit und Stationen schweizerischer Eisenbahnen anderseits;

b) Teil IV, Heft 2, für die Beförderung von Holz und Borke (Rinde) zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, Lindau transit, St. Margrethen transit und Stationen schweizerischer Eisenbahnen anderseits;

c) Teil IV, Heft 4, für die Beförderung von Holz von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) nach Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen schweizerischer Eisenbahnen.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen, Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch treten folgende Tarife außer Kraft:

Teil IV, Heft 1, vom 1. Februar 1899 samt den Nachträgen I—III;

Teil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1899, samt den Nachträgen I—III, und

Teil IV, Heft 4, vom 1. Dezember 1898 samt den Nachträgen I—III.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. November 1905 in Kraft.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu beziehen, und zwar: Heft 1 zum Preise von K 2, Heft 2 zum Preise von K 1 und Heft 4 zum Preise von 50 Heller für das Stück.

Wien, am 13. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.593/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1536]

Güterverkehr mit Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 und, insoweit Erhöhungen stattfinden, mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905, gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juli 1904 gültigen Tarife für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft anderseits zur Einführung.

Derselbe enthält die Eliminierung der Vorarlberger Stationen.

Der Nachtrag ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller zu beziehen.

Wien, am 14. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.532/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1537]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 5.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Frachtsätze für Holz der Abteilungen a, bezw. b, c und d zur Einführung:

Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Nach	Von: Bad Ullersdorf		Eichwald		Frankstadt	Hannsdorf		Káčow	Kohljanowitz
	Abteilung								
	a	b	a	c	a	a	b	c	c
	Für 100 Kilogramm in Pfennig								
Annaberg i. Erzgeb.	.	.	57	42	.	.	.	.	.
Berthelsdorf i. Erzgeb.	.	.	29	26	.	.	.	.	.
Chemnitz-Altendorf	156	156	.	.	152	142	141	.	.
Chemnitz-Hptbhf.	155	155	.	.	151	141	140	.	.
Chemnitz-Kappel	156	156	.	.	152	142	141	.	.
Chemnitz-Südbhf.	156	156	.	.	152	142	141	.	.
Cranzahl	.	.	60	44	.	.	.	.	.
Döbeln Bhf.	.	.	46	37	.	.	.	.	.
Dresden-Altstadt	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dresden-Friedrichstadt	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dresden-Neustadt	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ebersbach	111	111	.	.	.	.	.	.	.
Erdmannsdorf	.	.	42	34	.	.	.	.	.
Erla	.	.	66	48	.	.	.	.	.
Erlau	.	.	53	40	.	.	.	.	.
Falkenstein	.	.	74	54	.	.	.	.	.
Glauchau	.	.	58	42	.	.	.	.	.
Grimma ob. Bhf.	.	.	60	44	.	.	.	.	.
Grimma unt. Bhf.	.	.	60	44	.	.	.	.	.
Grünhainichen	.	.	46	37	.	.	.	113	109

Nach	Von: Eichwald		Fußdorf	Křenowitz		Ledeč		Ober-Cerekve	Pilgram	Podhradem		Sazau-Buda	Tellnitz		Thalheim	Zbirow	Zruč
	Abteilung																
	a	c	a	a	b	a	b	a	a	a	b	c	a	c	b	c	c
	Für 100 kg in Pfennig																
Chemnitz-Altendorf	.	.	.	133	133	128	128	.	.	130	130	.	.	.	179	.	.
Chemnitz-Hauptbahnhof	.	.	.	132	132	127	127	.	.	129	129	.	.	.	178	.	.
Chemnitz-Kappel	.	.	.	133	133	128	128	.	.	130	130	.	.	.	179	.	.
Chemnitz-Südbahnhof	.	.	.	133	133	128	128	.	.	130	130	.	.	.	179	.	.
Dresden-Altstadt	.	.	.	105	105	.	.	.	.	102	102	.	.	.	.	.	.
Dresden-Friedrichstadt	.	.	.	107	107	.	.	.	.	104	104	.	.	.	.	.	.
Dresden-Neustadt	.	.	.	108	108	.	.	.	.	105	105	.	.	.	.	.	.
Grünhainichen	46	37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	101	.	.	.	.	114
Grünstädtel	64	47	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hainichen	48	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hainsberg	.	.	.	108	108	.	.	103	.	105	105	.	.	.	.	.	.
Hohenstein-Ernstthal	53	39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Klotzsche	.	.	101	110	110	105	105	.	113	107	107	.	.	.	.	.	.
Königstein	.	.	.	91	91	86	86	.	.	88	88	.	29	27	.	.	.
Kupferhammer Grünthal	56	41	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	85	.
Leipzig (Bayer. Bhf.) S.St.B.	.	.	.	147	147	.	.	.	.	144	144	.	.	.	.	.	.
Leipzig (Dresdn. Bhf.) S.St.B.	.	.	.	145	145	.	.	.	.	142	142	.	.	.	.	.	.
Leipzig-Connewitz S.St.B.	.	.	.	147	147	.	.	.	.	144	144	.	.	.	.	.	.
Leipzig-Stötteritz S.St.B.	.	.	.	147	147	.	.	.	.	144	144	.	.	.	.	.	.
Leipzig (Berl. Bhf.) Pr.St.B.	.	.	.	145	145	.	.	.	.	142	142	.	.	.	.	.	.
Leipzig (Eilenb. Bhf.) Pr.St.B.	.	.	.	147	147	.	.	.	.	144	144	.	.	.	.	.	.
Leipzig (Magdeb. Bhf.) Pr.St.B.	.	.	.	145	145	.	.	.	.	142	142	.	.	.	.	.	.
Leipzig (Thür. Bhf.) Pr.St.B.	.	.	.	146	146	.	.	.	.	143	143	.	.	.	.	.	.
Leipzig-Eutritzsch Pr.St.B.	.	.	.	145	145	.	.	.	.	142	142	.	.	.	.	.	.
Leisnig	52	39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Limbach (Sachsen)	52	39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Lugau	55	40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Meißen	.	.	105	114	114	109	109	109	117	111	111	.	.	.	.	.	.
Meißen-Triebischthal	.	.	106	115	115	110	110	110	118	112	112	.	.	.	.	.	.

Nach	Von: Eichwald		Frankstadt	Fußdorf	Grumberg-Mohrau		Kácow	Kohljanowitz	Křenowitz			Ledeč			Mähr.-Karlsdorf		Ober-Cerekwe	Pilgram	Podhradem			Sazau-Buda	Zruč
Abteilung	a	c	a	a	a	c	c	c	a	b	d	a	b	d	a	c	a	a	a	b	d	c	c
	für 100 kg in Pfennig																						
Mittweida	52	39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mosel	60	44	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mulda	26	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neugersdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	98	98	.	93	93	.	.	.	.	.	95	95	.	.	.
Neukirchen-Klaffenbach	48	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neustadt i. Sachsen	.	.	.	.	105	91	.	.	.	.	.	.	.	.	104	90	.	.	.	.	.	.	.
Niederneukirch	.	.	.	.	102	89	.	.	.	.	.	.	.	.	101	88	.	.	.	.	.	.	.
Öderau	38	31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ölsnitz i. Erzgeb.	.	.	.	.	.	.	.	.	141	141	115	136	136	111	.	.	.	.	138	138	113	.	.
Ölsnitz i. V.	.	.	.	110	.	.	.	.	147	146	116	153	152	120	.	.	107	.	150	149	118	.	.
Olbernhau	55	40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Pirna Bahnhof	.	.	.	.	.	.	100	88	96	96	.	91	91	.	.	.	.	.	93	93	.	90	93
Plagwitz-Lindenau S.St.B.		.	.	.	.	.	.	.	148	148	.	.	.	.	.	.	.	.	145	145	.	.	.
Plagwitz-Lindenau Pr.St.B	.	.	.	.	.	.		.	148	148	.	.	.	.	.	.	.		145	145	.	.	.
Pockau-Lengefeld	49	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Potschappel	.	.	.	.	.	.	.	.	107	107	.	.	.	.	.	.	.	.	104	104	.	.	.
Radeberg	.	.	.	.	.	.	.	.	107	107	.	102	102	.	.	.	.		104	104	.	.	.
Reifland	47	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Schirgiswalde	.	.	.	.	98	86	.	.	.	.				.	97	85	.	.	.	.	.	.	.
Schwarzenberg Bhf	65	48	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Seifhennersdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	98	98	.	.	.	.		.	.		95	95	.	.	.
Siegmar	48	38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Stollberg i. Sachsen	55	40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Taubenheim	.	.	.	98	.	.	.	.	105	105		100	100	.	.	.	.	91	102	102	.	.	.
Zeitz S.St.B.	.	.	177	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zeitz Pr.St.B.		.	177	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zwickau i. Sachsen Bhf.	.	.	.	.	.	.	.	.	147	147	119	142	142	115	.	.	.	.	144	144	117	.	.

Wien, am 13. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.099/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1538]

Güterverkehr Illowo transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Granica—Warschau.

Gültigkeit des Tarifes für Bohnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 ist die in dem vom 19. Mai a. St./1. Juni n. St. 1903 gültigen Nachtrag I zum Tarife für den in rubro bezeichneten Verkehr auf Seite 9 unter *) angebrachte Fußnote wie folgt abzuändern:

„*) Bohnen genießen nur im Falle der Ausfuhr über See diese ermäßigten Frachtsätze.“

Wien, am 13. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.586/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1539]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in Mähr. Ostrau-Oderfurt.

Da sich infolge außergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr seitens der Parteien große Mengen von Gütern in dem Magazine der Station Mähr. Ostrau-Oderfurt angehäuft haben und die Manipulation aufs empfindlichste behindern, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69, Abs. (7), des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung durch das k. k. Eisenbahnministerium, die lagergeldfreie Abnahmefrist für die in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Frachtgüter in Wagenladungen, sofern sie nach dem Tarife über 24 Stunden beträgt, vom 16. Oktober 1905 angefangen bis auf weiteres für die Station Mähr. Ostrau-Oderfurt auf zwei Tage herabgesetzt, mit der Maßgabe, daß der Tag der Avisierung, bei nicht zu avisierenden Gütern der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag mitzählt.

Wien, im Oktober 1905.

V.-B. Nr 120 v. 17./X. 1905. [1540]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Außerkraftsetzung von Frachtsätzen für die Beförderung von Stückgütern in dem Nachtrag I zu dem Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900.

Die auf Seite 10 des Nachtrages I zu dem Tarife, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900 für die Beförderung von Stückgütern der Klassen I und II bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg und 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen für den Verkehr zwischen Budapest einerseits und Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. anderseits enthaltenen direkten Frachtsätze treten mit 1. Dezember 1905 außer Kraft.

Wien, am 13. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905. [1541]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Geflügel-, Kaninchen-, Tauben- und Bienenausstellung in Neubydžow. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der am 11. und 12. November 1905 in Neubydžow stattfindenden Geflügel-, Kaninchen-, Tauben- und Bienenausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Deutschböhmische Ausstellung in Reichenberg. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der in der Zeit vom Mai bis September 1906 in Reichenberg stattfindenden deutschböhmischen Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Die Rücksendefrist wurde mit acht Wochen festgesetzt.

Internationale Foxterrier-Ausstellung in Wien. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der am 14. und 15. Oktober 1905 in Wien stattgefundenen internationalen Foxterrier-Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Obst-, Gemüse-, Geräte- und Maschinen-Ausstellung in Johnsdorf-Hammer (Brüx). (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der vom 24. September bis 1. Oktober 1905 in Johnsdorf-Hammer (Brüx) stattgefundenen Obst-, Gemüse-, Geräte- und Maschinen-Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausland.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1897. (Streichung der Station Saargemünd-Remelfingen als Reexpeditionsstation.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 ist unter Ziffer 3 der Beförderungsbestimmungen (Seite 3 des Tarifnachtrages IX) Saargemünd-Remelfingen als Reexpeditionsstation zu streichen.

Anhang zum Rheinisch - Westfälisch - Bayerischen Gütertarife, gültig vom 1. Jänner 1904. (Einführung eines besonderen Frachtsatzes für Eisenbahnschienen etc.) Für die Beförderung von Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsgegenständen, Eisenbahnschwellen u. s. w. des Spezialtarifes II in Ladungen von 10.000 kg von Rheinhausen-Friemersheim nach sämtlichen bayerischen Stationen ist der besondere Frachtsatz von 113 Pfennig für 100 kg in Ansatz zu bringen.

Direkter Güterverkehr unter Deutschen Eisenbahnen. (Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14.) In allen denjenigen deutschen Gütertarifen mit Bayern, in welchen der Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstraßen oder über die Landesgrenze besteht, werden mit sofortiger Gültigkeit die Anwendungsbedingungen wie folgt ergänzt:

„Für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande wird der Ausnahmetarif sogleich bei der Kartierung angewendet.“

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14 a.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14 a für Zucker (Rübenzucker) jeder Art, zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstraßen oder über die deutsche Landesgrenze, wie folgt ergänzt:

„Für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande wird der Ausnahmetarif sogleich bei der Kartierung angewendet.“

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern vom 1. April 1905. (Einbeziehung der Station Oberhausen West.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wurde die Station Oberhausen West (E.-D. Essen) in den Tarif einbezogen.

Bayerisch - Schweizerischer Getreideausnahmetarif. Teil III, Heft 1, vom 1. Juli 1899. (Ergänzung der Schnitt-Tabelle A.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schnitt-Tabelle A auf Seite 24 des Tarifes wie folgt ergänzt:

Kilometer	bis zum Schnittpunkte von	Centimes für 100 kg
213	Starnberg	84

Sendungen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluß der direkten Abfertigung auf Umkartierung in Lindau Stadt verwiesen.

Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Getreide u. s. w. aus bayerischen Lagerhäusern über Lindau vom 1. August 1905. (Ergänzung der Tabelle A.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Tabelle A auf Seite 11 des Tarifes ergänzt wie folgt:

	München O.B. Centimes für 100 kg
Starnberg	26

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. Gütertarif, Teil II, Tarifheft II F. Verkehr zwischen dem östlichen und dem mittleren Gebiete. (Nachtrag 8.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 wurde zum Tarifhefte II F (Gruppen I/II) ein Nachtrag 8 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes Entfernungen für neueröffnete Stationen, insbesondere der Strecken Reinerz—Kudowa-Sackisch, Sagan—Neuhammer a. Queis, Karthaus i. Westpr.—Lauenburg i. Pomm., Glowno—Janowitz i. P., Eisenberg—Porstendorf und Heringen—Vacha, sowie mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung Entfernungen für die Stationen der Strecke Regenwalde—Labes.

Der Nachtrag kann durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 10 Pfg. für das Stück käuflich bezogen werden.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Schodmack etc.) Am 15. November 1905 wird die an der Strecke Ortelsburg—Neidenburg zwischen Ortelsburg und Gr.-Schiemanen gelegene Haltestelle Schodmack u. a. für den Güter- und Tierverkehr eröffnet. Die Abfertigung von lebenden Tieren in Etagewagen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Gleichzeitig geht der zwischen den obengenannten Stationen gelegene Haltepunkt Corpellen ein.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Rußland. (Eisenbahnnachrichten.) Laut Mitteilung des „Herold" werden die Vorarbeiten für die neue Eisenbahnlinie Moskau — Tscherkassy — Bandurka — Wosnessensk — Odessa binnen kurzem abgeschlossen werden. — Laut Mitteilung der „Torg. Prom. Gas." hat das Verkehrsministerium die Nachricht erhalten, daß der regelmäßige Personen- und Güterverkehr auf der ganzen Linie der Nordbahn Petersburg—Wologda—Wjatka am 1./14. Oktober 1905 eröffnet wurde. — Im Hinblick auf den Abschluß eines neuen Handelsvertrages mit Deutschland wird, wie die „St. Ptbg. Z." erfährt, das Finanzministerium in den nächsten Tagen mit der Revision des Tarifsystems beginnen, um es mit den Interessen der kontrahierenden Parteien in Einklang zu bringen. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Kohlenverkehr. (Einführung neuer Nachträge.) Am 1. Oktober traten die Nachträge VI, XVII, XIV, XIV und XIII zu den Heften 1, 2, 3, 5 und 6 des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. in Kraft, die anderweite, zum größten Teile ermäßigte, in einzelnen Fällen auch erhöhte Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn, sowie Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Liblar Übergabebahnhof M.Br.B. und sonstige Änderungen enthalten.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November 1905 in Geltung.

Auf Seite 7 des Nachtrages XIV zum Hefte 3 sind die Stationsnamen Speyer Hafen in „Speyer Hauptbahnhof" und Speyer Hauptbahnhof in „Speyer Hafen" abzuändern.

Preis der Nachträge je 10 Pfg.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Änderungen und Ergänzungen.) Mit 15. Oktober 1905 wurden folgende Änderungen und Ergänzungen durchgeführt:

I. Berichtigung des § 25.

Das Datum des Bundesgesetzes, betreffend die Haftpflicht, ist abzuändern in: „28. März 1905".

II. Abänderung des § 46.

1. Im letzten Satze des Absatzes 12 werden die Worte „und junge, zur Sömmerung auf Alpen (Bergweiden) zu transportierende, nicht über 20 kg schwere Schafe und Ziegen" gestrichen.

2. Der bisherige Absatz 13 erhält folgende neue Fassung:

„(13.) Werden im Tarife benannte Tiere, ausgenommen Hunde, Schafe, junge Schweine und Ziegen (siehe Ziffer 12 und 14 dieses Paragraphen) als Einzelsendungen in Kisten oder ähnlichen Behältern zur Beförderung aufgegeben, so werden sie nur in Eilfracht unter Berechnung der entsprechenden Taxen des Tarifes angenommen."

3. Als Absatz 14 wird neu eingeschaltet:

„(14.) Die Beförderung von im Tarife benannten kleinen Tieren, als Schafe, junge Schweine und Ziegen, welche als Einzelsendungen in Kisten oder ähnlichen Behältern verpackt mit einem Gewichte von nicht über 100 kg pro Behälter zum Transporte aufgegeben werden, erfolgt mit den für den Transport lebender Tiere in Eilfracht bestimmten Zügen unter Berechnung der Fracht zur Gepäckstaxe nach dem Gewichte, im Minimum für 20 kg, sofern die Taxe nach der Stückzahl gemäß dem Tarife für den Transport lebender Tiere in Eilfracht sich nicht billiger stellt. Die Kisten oder ähnlichen Behälter müssen derart beschaffen und mit einer Streueinlage von Sägemehl, Torfmull oder Sand versehen sein, daß eine Verunreinigung der Eisenbahnwagen und der mitverladenen Waren ausgeschlossen ist. Sie sind zur Schonung der Tiere bei der Lademanipulation mit starken Handhaben zu versehen.

Die Sendungen sind in der Regel bei der Gepäcksexpedition aufzugeben, den Verwaltungen bleibt es jedoch vorbehalten, zu bestimmen, daß auf größeren Stationen die Aufgabe bei der Güter-, resp. Eilgutexpedition zu erfolgen habe."

4. Die bisherigen Absätze 14 und 15 erhalten die Nummern 15 und 16, und im neuen Absatze 16 wird die Verweisung auf Absatz 14 in diejenige auf Absatz „15" abgeändert.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Änderungen.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 an wurden im § 53 des schweizerischen Transportreglements die lit. dd unter Ziffer II und im § 58 die Position XXVI der Anlage V aufgehoben und wie folgt ersetzt:

„§ 53, Ziffer II, lit. dd. Kupfervitriol, Mischungen von pulverisiertem Kupfervitriol mit anderen Substanzen, wie z. B. Pulver zur Herstellung von Bordeauxbrühe etc., sofern deren Verpackung den bestehenden Vorschriften entspricht (vgl. § 58, Anlage V, Ziffer XXVI)."

„§ 58, Anlage V, Ziffer XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weißes und rotes Präzipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zink- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, bezw. Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße etc., ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

Für Kupfervitriol und für Mischungen von pulverisiertem Kupfervitriol mit anderen Substanzen, wie z. B. Pulver zur Herstellung von Bordeauxbrühe etc., genügt eine Verpackung in starken Säcken, die so dicht sind, daß kein Verstauben des Inhaltes stattfindet.

Bleischlamm (Niederschlag aus elektrischen Akkumulatorenbatterien) wird nur in dicht verschlossenen Gefäßen (Kübeln etc.) zum Transporte angenommen."

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. Mai 1899, Teil I, Abteilung B. (Berichtigung.) Die Anmerkung 1) auf Seiten 49, 91, 118, 119, 139 und 140, die Anmerkung 2) auf Seiten 59 und 138 und die Anmerkung 3) auf Seite 97 der französischen Ausgabe des erwähnten Tarifteiles, ferner die Anmerkung 1) auf Seite 6 des Nachtrages IV, endlich die Anmerkung 3) auf Seite 5 des Nachtrages IV hierzu erleidet die Berichtigung, daß für die von ihr betroffenen Artikel in Kisten oder Fässern nur dann die Anwendung der Sätze der Stückgutklasse 2 beansprucht werden kann, wenn die erwähnten Verpackungsgegenstände deckellos sind.

Gütertarif Waldshut, Schaffhausen Bad. Bahn etc.— Schweiz vom 1. August 1904. (Kündigung.) Laut Publikation der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen werden die in obgenanntem Tarife enthaltenen Entfernungen, Frachtsätze etc. der Stationen Konstanz Bad. Bahn, Schaffhausen Bad. Bahn, Schaffhausen Bad. Bahn transit und Singen Bad. Bahn auf den 31. Dezember 1905 gekündigt.

Preußisch-Sächsisch-Schweizerische Gütertarife vom 1. September 1904, Teil II, Heft 1. Preußisch-Sächsisch-Schweizerische Gütertarife vom 20. September 1904, Teil II, Heft 2. (Teilweise Kündigung.) Laut Publikation der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen werden die in den obenbezeichneten Tarifheften, sowie in deren Nachträgen enthaltenen Taxen der Stationen der Preußischen Staatseisenbahnen mit 31. Dezember 1905 gekündigt.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Vom 15. Oktober 1905 ab wurden die Stationen Porstendorf und Bürgel des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt in die Tarifhefte 2 bis 4 und 6 und die Station Mittel-Schmiedeberg des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau in die Tarifhefte 2 bis 4 einbezogen.

Von dem gleichen Zeitpunkte ab treten in den Tarifheften 2 bis 4 und 6 ermäßigte Entfernungen für die Station Eisenberg (Sachs.-Altenb.) des Eisenbahn - Direktionsbezirkes Erfurt in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband, 2. Heft. Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Metzeral.) Mit 15. Oktober 1905 wurde die Station Metzeral der Reichseisenbahnen in den obgenannten Gütertarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Einreihung der Artikel „amerikanisches Eichen- und Nußbaumholz" in die Abteilung II des Ausnahmetarifes Nr. 27.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Artikel „amerikanisches Eichen- und Nußbaumholz (mit Ausnahme des sogenannten schwarzen Wallnußholzes)" von der Abteilung I in die Abteilung II des Ausnahmetarifes Nr. 27 der für die Beförderung von Holz einstweilen noch gültigen Tarifhefte I A, II A, I B, II B, II E und II G des Süddeutsch-Schweizerischen Verbandes eingereiht, wodurch Frachtermäßigungen eintreten. Die Abteilung I des Ausnahmetarifes Nr. 27 der genannten Tarifhefte wird damit hinfällig.

Oberschlesische Kohlenverkehre nach dem In- und Auslande. (Gleichstellung von Frachtsätzen.) Mit sofortiger Gültigkeit sind bis zur Einführung im Tarifwege die Frachtsätze der Kohlenversandstation „Margarethenschacht der Gottmitunsgrube" für Sendungen von der bei Lazisk gelegenen neuen Kohlenversandstation Heinrichsglückgrube in Anwendung zu bringen.

Gruppentarif I. (Einbeziehung der Station Saarau.) Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 wurde der Ausnahmetarif 6 e für Braunkohlenbriketts (Naßpreßsteine), sowie Rohbraunkohle durch Aufnahme von Frachtsätzen ab Saarau nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg und Stettin erweitert.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Gruppentarif I und Gruppenwechseltarife I/III und I/IV. (Ergänzung des Übergangstarifes für den Verkehr mit Kleinbahnen.) Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 ist der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen (Abschn. F c der Staatsbahngütertarife) dahin zu ergänzen, daß bei I a am Schlusse hinter „ermäßigt", sowie bei II in der Überschrift hinter „Ausnahmetarife" ein Stern (*) und am Fuße der Seite der Vermerk angebracht wird:

*) „Im Übergangsverkehre von einer dieser Kleinbahnen nach der anderen über zwischenliegende Staatsbahnstrecken tritt die Ermäßigung für jede Staatsbahn-Übergangsstation ein."

Rußland. (Eisenbahnnachrichten.) Der „Praw. Westn." veröffentlicht zwei Allerhöchste Manifeste, laut welchen ein Einvernehmen zwischen Sr. Majestät dem russischen und dem deutschen Kaiser stattgefunden hat, in Grundlage dessen die russischen und deutschen Bevollmächtigten in Berlin am 23. November (6. Dezember) a./n. St. 1904 eine Konvention über die Vereinigung der Linien Warschau—Kalisch mit Skalmierzyce—Ostrowo und Herby—Petrokow mit Lljubliz—Herby abgeschlossen und unterzeichnet haben. Auf der für den 16./29. September anberaumten Sitzung des Tarifkomitees wurde, der „Torg. Prom. Gas." zufolge, die Frage der Ausarbeitung eines zeitweiligen ermäßigten Eisenbahntarifes für die Beförderung russischer, wie ausländischer Steinkohle erörtert.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Einfuhr ausländischer Kohle.) Die von mehreren Residenzblättern gebrachte Mitteilung aus Moskau, daß der Finanzminister in einer Unterredung mit Vertretern der Kaufmannschaft erklärt habe, daß er die zollfreie Einfuhr von 15 Millionen Pud deutscher Steinkohle für die Bedürfnisse der Kronsbahnen gestattet hätte, wird von der „Torg. Prom. Gas." als unbedingt unrichtig bezeichnet. Tatsächlich sei nur die Einfuhr von 10 Millionen Pud englischer Kohle, und zwar gegen Entrichtung des Einfuhrzolles für die Bedürfnisse der Nikolai-, der Baltischen, Libau-Romnyer und Riga-Oreler Staatsbahn gestattet worden, um auf diesen teils das Naphtha-Heizmaterial, teils die Donezer Kohle zu ersetzen. Der Transport der englischen Kohle aus den baltischen Häfen nach den Kohlenlagern jener Bahnen dürfte um vieles kürzer sein als die der Donezer Kohle; überdies aber auch in einer dem Haupthandelsverkehre entgegengesetzten Richtung, während die Beförderung der Donezer Kohle in derselben Richtung zu erfolgen hätte.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Rumänien. (Lokaltarif.) Wie wir dem „Allg. Tar.-Anz." entnehmen, tarifiert Heu in gepreßtem Zustande, welches für russische Stationen zur Aufgabe gelangt und via Ungheni geleitet wird, auf Grund des für den gesamten rumänischen Durchlauf durchzurechnenden Spezialtarifes XI. Für die Umladung in Jassy von den Wagen von normaler Spurweite auf Wagen russischer Spurweite und rücksichtlich der Verbindungsbahn Rumänisch-Ungheni—Russisch-Ungheni werden die tarifmäßigen Gebühren eingehoben. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Direkter internationaler Russisch-Südüberseeischer Güterverkehr. (Wiederaufnahme des Dampferverkehres.) Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß die Freiwillige Flotte Gütersendungen nach Wladiwostok via Odessa im obgenannten Verkehre wieder entgegennimmt, jedoch ohne Haftung für die Einhaltung der Lieferfrist.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Deutschland. (Die Fleischteuerung und die Ermäßigung der Eisenbahntarife.) Wie die „Nordd. Allg. Ztg." mitteilt, hat der Reichstagsabgeordnete Graf Udo Stolberg an den Reichskanzler eine Eingabe gerichtet, in welcher er ihn ersucht, um die vorübergehende Fleischteuerung in den großen Städten und den Industriemittelpunkten herabzumindern, eine Ermäßigung der Eisenbahntarife für lebendes Vieh herbeizuführen. Die Eingabe geht davon aus, daß der Eisenbahntransport, durch welchen das Produkt dem Verbraucher zugeführt wird, als der letzte Akt der Produktion zu betrachten ist. Durch eine Ermäßigung der Transportkosten werde mithin eine Verbilligung der Produktion herbeigeführt, welche, ohne den Produzenten zu schädigen, dem Verbraucher zugute komme. Zugleich müßte eine noch weitergehende Ermäßigung der Transportkosten für frisches Fleisch eingeführt werden, damit die vom Gesetzgeber beabsichtigte „Freizügigkeit des Fleisches", die bisher mehr oder weniger nur auf dem Papier stehe, ebenfalls eine verbilligende Wirkung auf den großstädtischen Fleischverbrauch ausüben könne. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutschland. (Tarifierung von Wolle im Verkehre nach der Balkanhalbinsel.) Nach dem Tarife für den direkten Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits stellt sich die Fracht für Wolle als Frachtgut höher als die Fracht für die Beförderung von „Gütern aller Art in Wagenladungen". Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin nahmen daher kürzlich Anlaß, die geschäftsführende Verwaltung dieses Verkehrsverbandes von der in den beteiligten Berliner Kreisen herrschenden Auffassung zu benachrichtigen, daß die billigeren Sätze des letzterwähnten Tarifes Wollesendungen nicht vorenthalten werden können, und daß überhaupt dieser Tarif (Ausnahmetarif 1) bei Versendung von Gütern in Wagenladungen überall da Anwendung zu finden habe, wo er sich billiger stelle als die für die betreffenden Artikel in den Ausnahmetarifen 2—40 enthaltenen besonderen Frachtsätze. Die zuständige Eisenbahnverwaltung hat den Ältesten diese Auffassung als zutreffend bestätigt. Darnach ist beispielsweise für Wolle in Wagenladungen von Berlin nach Belgrad in Mengen von 5000, bezw. 10.000 kg nicht der Wolleausnahmetarif von 932, bezw. 793 Ctms., sondern der Ausnahmetarifsatz 1 mit 870, bezw. 762 Ctms. für 100 kg zu erheben.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Schweizer Bahnen. (Änderung der Tarifbestimmungen für den Transport von lebenden Tieren auf den schweizerischen Eisenbahnen vom 1. April 1890.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 an erhielten die genannten Bestimmungen folgende Änderungen:

1. In Ziffer 1, Absatz 3, wird die Verweisung auf § 46, Absatz 12, des Transportreglements abgeändert in „(§ 46, Absätze 12 und 14, des Transportreglements)".

2. Ziffer 2 wird durch Aufnahme des folgenden vierten Absatzes ergänzt:

⁴ „Aufzuchttiere des Pferde- und Rindviehgeschlechtes (Fohlen und Rinder), nicht über 3 Jahre alt, welche auf Alpenweiden gesömmert werden sollen, werden sowohl auf dem Hinwege im Frühjahre als auf dem Rückwege im Herbste nach der ursprünglichen Abgangsstation als Eilgut ohne Taxzuschlag befördert. Zur Erlangung dieser Begünstigung ist eine Bescheinigung einer landwirtschaftlichen Genossenschaft, Viehzuchtgenossenschaft oder der Gemeindebehörde des Wohnortes des Eigentümers der Tiere darüber beizubringen, daß die letzteren wirklich zum Auftriebe auf eine Alpenweide bestimmt sind. Formulare für die Ausstellung der Bescheinigungen können unentgeltlich auf den Stationen bezogen werden. Die nämliche Vergünstigung genießen sogenannte Saugstuten, welche im Interesse der Aufzucht mit ihren Jungen auf die Alpenweide gebracht werden."

3. Der erste Absatz der Ziffer 5 erhält folgende neue Fassung:

¹ „Für Hunde, ferner Geflügel und kleine Tiere, wie Katzen, Affen, Kaninchen und andere ähnliche, unter Ziffer 4 nicht besonders benannte kleine Tiere, insofern sie als Einzelsendung in Käfigen, Kisten oder ähnlichen Behältern zur Aufgabe gelangen, wird die Fracht zur Gepäckstaxe nach dem Bruttogewichte, im Minimum für 20 kg berechnet. Die nämliche Frachtberechnung findet Anwendung für die Tiere der IV. Tarifklasse, als Schafe, junge Schweine und Ziegen, welche in Kisten oder ähnlichen Behältern als Einzelsendungen mit einem Gewichte von nicht über 100 kg pro Behälter zur Beförderung aufgegeben werden, sofern nicht die Eilgutfracht nach der Stückzahl gemäß dem vorliegenden Tarife sich billiger stellt."

Großherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Nachtrag V zum Kilometerzeiger vom 1. Oktober 1901.) Zum Kilometerzeiger für die Badischen Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen ist der Nachtrag V erschienen. Er enthält die Entfernungen für die am 1. Oktober 1905 zur Eröffnung gekommenen Stationen Bilfingen, Brühl und Rheinau Hafen, sowie für die Stationen Frickingen, Leustätten-Heiligenberg, Salem und Weilberg, deren Eröffnung auf einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommen ist.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1721	V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.995-C I/04	I. Kupfer aus der Pos. K—43, Punkt a) und b) II. und hieraus erzeugten Kupferdraht aus der Pos. K—43, Punkt c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	I. Triest II. Bruck a. d. Mur Frachtenbahnhof	I. Bruck a. d. Mur-Frachtenbahnhof II. Grammat-Neusiedl oder Wien-Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Nebiger Ermäßigungssatz gelangt nur für das korrespondierende gleiche Quantum der Artikel unter I einerseits und des Artikels unter II anderseits zur Berechnung, mit der Maßgabe, daß die Identität des Empfängers ad I mit dem Absender ad II in der unter Rubrik 13 vorgeschriebenen Weise nachgewiesen werden muß	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. Lokaltarif	Verschieden	280 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für die Artikel sub I, denen bezüglich des Artikels sub II die auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplikate beizuschließen sind, wobei der Empfänger ad I mit dem Absender ad II identisch sein muß, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
1722	V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1906, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmäßige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zur Neuanlage eines Porzellanfabriksofens in Jokes bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in der Station Wickwitz (B.E.B.) zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. November 1904 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermäßigung unter den in dem genannten Tarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1723	V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.215-C I/05		I. Farbhölzer aller Art in Stücken und Blöcken, sowie Farbwurzeln, ungemahlen, und Quebrachoholz, ungeschnitten, ungeraspelt	Triest S.B.	Salloch	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Nebige Ermäßigungssätze gelangen nur für das korrespondierende gleiche Quantum der Artikel sub I einerseits und der Artikel sub II anderseits zur Berechnung. Rücksichtlich Quebrachoholz obliegt das Aufladen der Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Tarif, Teil II, Heft 2, für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Lokalgütertarif	Verschieden	ad a) 196 Heller ad b) 208 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für die Artikel sub I, denen bezüglich der Artikel sub II die auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplikate beizuschließen sind, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn-Gesellschaft in Wien (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
			II. und für die hieraus erzeugten verkleinerten Farbhölzer aller Art, bezw. gemahlenen Farbwurzeln und Quebrachoholz, geschnitten, geraspelt	Salloch	a) Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen österreichischen Südbahn-Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn; b) Budapest S.B. und Kelenföld transit									
1724	V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.042-C I/05	Lokalbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle), auch Briketts von Braunkohle	Skalis	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für die genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 62		Im Kartierungswege		
					Pettau					53				
					Puntigam					60				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1725 V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** B. B. Z. 12.185-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleumdestillat, d. i. nicht raffiniertes Petroleum	Oderberg (K.F.N.B., Ks.Od.)	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 20. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bezüglicher Sonderfrachtsatz besteht nicht	188 Heller		Im Kartierungswege		
1726 V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mineralische Kohle	Für in der Station Prag (Smichow) B.E.B. auf den dort gemieteten Kohlen-Depotplätzen in leer beigestellte oder auf diesen Depotplätzen entladene Wagen nachweislich auf Kosten der Partei verladene und als Frachtgut nach Nusle-Vršovic und südlich davon gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen via Vyšehrad aufgegebene Kohlensendungen werden vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906 von der Manipulationsgebühr von 8 Heller pro 100 kg 2 Heller pro 100 kg gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Duplikat-Frachtbriefe, auf welchen die parteiseits erfolgte Verladung bahnämtlich bestätigt sein muß, rückvergütet. Falls die Verladung dieser Sendungen in auf den gemieteten Depotplätzen entladene Wagen bewirkt wird, ist behufs Nachweisung des Umstandes, daß die zur Aufgabe gelangte Sendung zu einer anderen Gattung als die in den betreffenden Wagen in Prag (Smichow) B.E.B. angelangte Kohle gehört, auch der Original-Frachtbrief, mit welchem der Wagen in Prag (Smichow) angelangt ist, beizubringen. Die Frachtdokumente sind spätestens in dem auf die Expedition folgenden Monate an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen; dieselben werden nicht zurückgestellt. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet.										
1727 V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mineralische Kohle	Für in Prag (Smichow) B.E.B. über die Linien der Buschtěhrader Eisenbahn anlangende und innerhalb 15 Minuten nach Ankunft des Zuges mit neuen vollständig ausgestatteten und die Wagennummern enthaltenden Frachtbriefen nach Nusle-Vršovic und südlich davon gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen via Vyšehrad als Frachtgut weiter aufgegebenen Kohlensendungen werden, sofern bei der Neuaufgabe in Prag (Smichow) kein Antrag auf bahnämtliche Verwiegung gestellt wird, von der zur Einhaltung gelangenden Manipulationsgebühr von 8 Heller pro 100 kg vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906, 6 Heller pro 100 kg unter der Bedingung rückerstattet, daß die Manipulationsgebühr bei der Aufgabe bar bezahlt wird. Dieselbe Begünstigung findet auch auf derartige mit dem Nachtzuge 270/a in Prag (Smichow) B.E.B. anlangende Kohlensendungen Anwendung, wenn diese Sendungen unmittelbar nach Eintreffen des bezeichneten Zuges der Station Prag (Smichow) bekannt gegeben werden. Die Übergabe der bezüglichen Frachtbriefe und die Bezahlung der Manipulationsgebühr hat jedoch spätestens 8 Uhr morgens am folgenden Tage zu erfolgen. Diese Rückvergütung erfolgt gegen spätestens in dem auf die Expedition folgenden Monate an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn zu bewirkende Vorlage der auf die reklamierende Partei als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Prag (Smichow) B.E.B. und der auf dieselbe Partei als Absenderin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Prag (Smichow) B.E.B. In den Duplikat-Frachtbriefen muß die Weiteraufgabe innerhalb der vorangeführten Frist und die gleichzeitig erfolgte Bezahlung der Manipulationsgebühr bahnämtlich bestätigt sein. Die eingesendeten Frachtdokumente werden nicht rückgestellt. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1728 V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Ton, roh, unverpackt	Michelob B.E.B.	Halbstadt St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf **Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 4, des österreichischen Eisenbahnverbandes	139 **Heller**	112 **Heller**	27 **Heller**	**Im Kartierungswege**		
1729 V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905	**Böhmischen Nordbahn**		Steine, behauene (ausgenommen geschliffene und Syenitsteine)	Schluckenau	Böhm.-Leipa B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Parteien	bis **auf Widerruf**, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	51 Heller	42 Heller	9 Heller	**Im Kartierungswege**		
1730 V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 19.529/05	Lokalbahn Unter-Drauburg—Wöllan und Cilli-Wöllan	Holzwolle der Pos. H—31 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	St. Gertraud	Cilli	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach Triest oder Fiume zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	44 Heller	40 Heller	4 Heller	**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1731 V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen an die mit der Station Libochowitz St.E.G. in Schienenverbindung stehende Zuckerfabrik adressiert sein	vom 20. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren vom Schachte bis in die Versandstation nicht enthalten; dagegen ist die Schleppbahngebühr von Libochowitz St.E.G. bis in die Zuckerfabrik in den Frachtsätzen inbegriffen

1. Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Nach	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Triebschitz	Türmitz	Ullersdorf
	Heller für 1000 Kilogramm															
Libochowitz-Zuckerfabrik . .	400	440	472	478	420	478	434	466	416	412	488	464	456	466	408	472

2. Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

Nach	Bilin	Bruch	Brüx	Dux-Liptitz	Eisenberg	Kosten	Ladowitz	Ober-Georgenthal	Oberleutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Seidowitz	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Heller für 1000 Kilogramm															
Libochowitz-Zuckerfabrik . .	440	440	400	440	490	490	440	490	440	490	490	520	400	520	500	410

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905 77	**Nr. 107 vom 16. September 1905**	1589	**K. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz Z. 29.165/05**	**Neue Bukowinaer Lokalbahnen**	**Faschinen**	**Wiznitz und Ispas**	**Nepolokoutz**	**In der Rubrik 5 ist die Bestimmungsstation Nepolokoutz auf „Nepolokoutz und darüber hinaus“ abzuändern. Diese Abänderung tritt mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1905 in Kraft**	
V.-B Nr. 120 v. 17./X. 1905 78	**Nr. 111 vom 26. September 1905**	1612	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn Z. 98.404/05**	**Die Anwendung der Frachtsätze des Spezialtarifes 3 für die publizierten Artikel von Czernosek Ö.N.W.B. erfolgt nur bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen**					

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
V.-B. Nr. 120 v. 17./X. 1905 63	Nr. 119 vom 14. Oktober 1905	1718	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 11.891-C I/05		**Malz (ausgenommen geröstetes Malz für Kaffee)**	**Sopron S.B.**	**Cormons transit**	**In Rubrik 7 hat es richtig zu lauten: „vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1906“**	
V.-B. Nr. 120 v. 17. X. 1905 64	Nr. 117 vom 10. Oktober 1905	1686	Bozen-Meraner Bahn		Eisenbahnwagen, Maschinenbestandteile, Eisenmaste, Brückenbestandteile, Schienen u. s. w.	Bozen-Gries	**Lana-Burgstall, bezw. Untermais**	**In Rubrik 4 soll zwischen den Worten „Eisen“ und „und Kupferdraht“ ein Bindestrich zu stehen kommen**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 121. **Wien, 19. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 7. Oktober 1905*) für die Lokalbahn von Tarnów nach Szczucin.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien dem Großgrundbesitzer Andreas Fürsten Lubomirski die Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Tarnów der Linie Krakau—Lemberg der k. k. Staatsbahnen nach Szczucin in Gemäßheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 16. Mai 1905, R.-G.-Bl. Nr. 81, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn genießt der Konzessionär die im Art. V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Der Konzessionär ist verpflichtet, den Bau der konzessionierten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmäßige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat der Konzessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Konzessionär wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll dem Konzessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Der Konzessionär hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Konzessionsbedingnissen**), sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851,

*) Enthalten in dem am 14. Oktober 1905 ausgegebenen LXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 161.
**) Die Konzessionsbedingnisse gelangen in der nächsten Nummer zur Verlautbarung.

R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermäßigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Dem Konzessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Konzessionärs zu treten hat.

Dem Konzessionär wird das Recht eingeräumt, für das von ihm aufzunehmende Prioritätsanlehen Teilschuldverschreibungen unter den von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Modalitäten auszugeben.

Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, daß außer den auf die Projektsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschließlich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotierung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Kapitalsreserve effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen und des etwa bei der Kapitalsbeschaffung tatsächlich erwachsenen Kursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesamte Anlagekapital ist innerhalb der Konzessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formulare der Aktien und der eventuell auszugebenden Prioritätsobligationen unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Ärars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Kontrollversammlungen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Übereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung größerer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Konzessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der konzessionierten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Konzessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntnis gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Konzessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Maßgabe des sekundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Konzessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Zivilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermäßigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Konzessionsurkunde bildenden Bahn wird, insofern nicht eine anderweitige Vereinbarung erfolgt, vom Staate für Rechnung des Konzessionärs geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und dem Konzessionär abzuschließenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Der Konzessionär ist unter den im Art. XII des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, daß die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Teilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Erfolgt die Einlösung vor Ablauf der im § 1 normierten zeitlichen Steuerbefreiung, so bildet während der restlichen Dauer der Steuerbefreiung der so ermittelte durchschnittliche Reinertrag dieser fünf Jahre die steuerfrei auszuzahlende Einlösungsrente. Für die Zeit nach Ablauf der Steuerbefreiung ist unter einem die Einlösungsrente in der Weise zu ermitteln, daß von den in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Erträgnissen die Steuer samt Zuschlägen nach dem Prozentsatze der bezüglichen Jahre berechnet und von den Erträgnissen in Abzug gebracht wird. Zu dem verbliebenen Reste wird mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente fortan nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnprozentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieses Reinerträgnisses zugerechnet.

3. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normierten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern samt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer samt Zuschlägen nach dem Prozentsatze der bezüglichen Jahre zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnprozentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

4. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgnis ist sohin dem Konzessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Konzessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

5. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemäßheit der Bestimmungen in den Abs. 1 bis 3 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den in den Abs. 2 und 3 angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung zur Bedeckung anrechenbarer Anlagekosten aufgenommenen Hypothekar-Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierprozentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Aktienkapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Konzessionsdauer notwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, daß der Staat an Stelle des Konzessionärs die obgedachten Anlehen bis zur vollständigen Rückzahlung derselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt, die vorstehend angeführte Annuität für das Aktienkapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und dem Konzessionär die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

6. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an den Konzessionär zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Kapitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Prozent pro Jahr, Zins auf Zins gerechnet, diskontierten Kapitalswerte dieser Zahlungen — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen der Absätze 2 und 3 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Kapitalszahlung entschließt, hat er die Wahl, dieselbe in barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notierten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

7. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 6 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigentum und in den Genuß der gegenwärtig konzessionierten Bahn mit allen dazugehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschließlich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum des Konzessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten

Betriebs- und Kapitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäß verwendet worden sind.

8 Der Beschluß der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgeteilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln, an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 6) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

9. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, daß der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte an nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräußerung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Spezialkommissärs.

Das gleiche gilt von jeder Übernahme von neuen, über den Bereich des regelmäßigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

10. Der Konzessionär ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, daß der physische Besitz der sämtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjekte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls der Konzessionär dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung des Konzessionärs und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjekte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

11. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 8) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa seinerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Konzession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuß der konzessionierten Bahn und des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschließlich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein Eigentum des Konzessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven in dem im § 11, Abs. 7, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behält der Konzessionär das Eigentum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Konzessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, daß die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Überzeugung zu verschaffen, daß der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Teilen zweckmäßig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, daß Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebarung zu nehmen und insbesondere die projekts- und vertragsmäßige Bauausführung durch auf Kosten des Konzessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Aktiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Kommissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrates oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungierenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Konzession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachteiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistieren; in einem solchen Falle hat jedoch der Kommissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzessionsurkunde, in den Konzessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Maßregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Wrba m. p.

Eröffnung der Lokalbahn von Aujezd-Luhatschowitz nach Luhatschowitz.

Am 12. Oktober 1905 wurde die normalspurige Lokalbahn von Aujezd-Luhatschowitz nach Luhatschowitz mit den Stationen, bezw. Haltestellen Aujezd-Luhatschowitz (bestehende Anschlußstation der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft), Polichno und Biskupitz (Personenhalte- und Ladestellen) und Luhatschowitz (Station) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Station Luhatschowitz für den Gesamtverkehr und die Personenhalte- und Ladestellen Polichno und Biskupitz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, sowie für den Eil- und Frachtgutverkehr in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Eröffnung.

Den Betrieb auf dieser Lokalbahn führt der Konzessionär.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Baukonsenserteilung für die in der Anschlußstation Sudoměř-Skalsko vorgesehenen Bauherstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 22. September auf Grund des Ergebnisses der im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, von der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Münchengrätz im Delegierungswege am 29. August abgehaltenen Bauverhandlung für die in der Anschlußstation Sudoměř-Skalsko der im Baue befindlichen Lokalbahn Sudoměř - Skalsko — Alt - Paka vorgesehenen Bauherstellungen den Baukonsens erteilt. [E.-M.-Z. 45.963.]

— (Pläne für mehrere Hochbauten in der Station Alt-Paka.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. September die von der Österr. Nordwestbahn vorgelegten Hochbaupläne für die in der Station Alt-Paka aus Anlaß der Einmündung der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka vorgesehenen Wartehalle und das Handmagazin entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Überprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Prüfungsergebnisses den Baukonsens hierfür namens des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 41.392.]

— (Änderung der Stationsbenennung „Neudorf bei Lomnitz a. d. Popelka".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. September die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen beantragte Änderung der Stationsbenennung „Neudorf bei Lomnitz a. d. Popelka" in „Neudorf a. d. Popelka" im Zuge der im Baue befindlichen Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka genehmigt. [E.-M.-Z. 6619.]

Schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Triest nach Opčina. (Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung der Verlängerungsstrecke bis zum Bahnhofe Opčina der im Baue befindlichen Staatsbahnlinie Görz—Triest: Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Oktober auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Triest erstatteten Berichtes über das Ergebnis der am 15. Juli durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung bezüglich der von der Aktiengesellschaft der Triester Kleinbahnen in Triest projektierten Verlängerung der schmalspurigen elektrischen Kleinbahn Triest-Opčina bis zum Bahnhofe Opčina der im Baue befindlichen Staatsbahnlinie Görz—Triest den Baukonsens unter der ausdrücklichen Bedingung erteilt, daß derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Erteilung der Konzession zum Baue und Betriebe der in Rede stehenden Bahnverlängerung in Kraft zu treten hat. [E.-M.-Z. 37.296.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Aujezd nach Luhatschowitz. (Erteilung der Betriebsbewilligung.) Auf Grund des Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz wurde von der bezüglichen Kommission die Betriebsbewilligung für die genannte Bahnlinie ex commissione ab 13. Oktober erteilt.

Waldbahn Worochta-Ardzeluza. (Anberaumung der Kollaudierung der Verlängerungsstrecke in das obere Pruthtal.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat unterm 7. Oktober über Ansuchen der Firma Josias Eisler und Söhne in Worochta die Vornahme der Kollaudierung der Verlängerungsstrecke der bestehenden Waldbahn Worochta-Ardzeluza in das obere Pruthtal für den 20. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 47.903.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl. (Baukonsenserteilung für ein Privatmagazin in der Station Reutte.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat unterm 13. September auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vorgenommenen kommissionellen Verhandlung über das Projekt für die seitens der Spinnerei und Weberei F. C. Hermann in Reutte beabsichtigte Errichtung eines Privatmagazines in der Station Reutte der im Baue befindlichen Lokalbahn Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl den Baukonsens ex commissione namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 43.649.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Daudleb nach Rokitnitz. (Genehmigung der Detailprojekte für die eisernen Tragwerke und die Mauerwerksanlagen mehrerer Brücken.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Oktober die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojekte für die eisernen Tragwerke der Brücken in km 0·0/1, 0·3/4, 0·4/5, 3·3/4, 4·2/3 und 5·9/10, ferner für die Mauerwerksanlagen in km 3·3/4, 4·2/3, 5·9/10, 7·9/10, 10·01 und 11·4/5 der im Baue befindlichen normalspurigen Lokalbahn Daudleb-Rokitnitz unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 41 579.]

Elektrische Straßenbahnen in Reichenberg. (Detailprojektsvorlage für die Linie Schützengasse—Ausstellung: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Oktober die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, über das von der Stadtgemeinde Reichenberg vorgelegte Detailprojekt für eine schmalspurige, 0·715 km lange, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Schützengasse in Reichenberg durch die Gebirgs-, Stefans- und Heinrich Liebig-Straße bis zur Ausstellung im Sinne der §§ 3 bis 5 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, vorerst die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse derselben die Stationskommission in Verbindung mit der politischen Begehung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 44.879.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlieferung von Lokomotiven und Tendern.) Im III. Quartale 1905 wurden für die k. k. österr. Staatsbahnen 26 Lokomotiven eingeliefert, von welchen je 10 mit Kesseln der Type 60, 2 mit Kesseln der Type 178, 11 mit Kesseln der Type 180/05 und 3 mit Kesseln der Type 97/96 versehen sind. Die Anzahl der Bremsachsen beträgt bei 13 Lokomotiven je 2 und bei den übrigen je 3. Sämtliche Lokomotiven sind mit Dampfheizung, Vakuumbremse, Rauchverzehrer und Feuerspritze, 5 mit Pulsometer und 23 mit Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet. Weiters wurden 8 mit Vakuumbremsen und Dampfheizung ausgerüstete Tender eingeliefert.

Prager elektrische Straßenbahnen. (Eröffnung der elektrischen Straßenbahnlinie Kreuzherrnplatz—Karlsbrücke—Kleinseitering.) Am 28. September wurde die vom Pferdebetriebe in elektrischen Betrieb umgewandelte Straßenbahnlinie Kreuzherrnplatz — Karlsbrücke — Kleinseitering in Prag dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 2. Oktober der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Franz Balogh und Konsorten in Nyirbátor für eine von der Station Nyirbátor der Lokalbahn Nyiregyháza—Nyirbátor—Mátészalka ausgehende und diese einerseits in der Station Ér-Mihályfalva mit den Biharer Komitats-Lokalbahnen und den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen; anderseits in der Station Nagy-Károly mit den Szilágyságer Komitats-Lokalbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 2. Oktober dem Ladislaus Uherek und Konsorten in Pöstyén für eine von der Station Pöstyén der Linie Galánta—Pöstyén—Trencsén abzweigende, bis zur Großgemeinde Verbó führende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Dem Munizipium des Komitates Bács-Bodrog für:

a) eine von der Station Zombor der Lokalbahn Ujvidék-Zombor-Bája ausgehende, mit Benützung entsprechender Straßenzüge sich im Bereiche der städtischen Gemarkung der Stadt Zombor verzweigende Straßenbahn mit Dampfbetrieb;

b) eine von einem geeigneten Punkte des Stadtbahnnetzes abzweigende, dieses mit der Donau-Dampfschiffahrts-Station Apalin verbindende;

c) eine von der zukünftigen Station Topolya der projektierten Lokalbahn Zombor-Topolya-Zenta ausgehende und diese in transversaler Richtung nächst Ó-Palánka, eventuell Német-Palánka mit der dortigen Donau-Umschlagsstation verbindende;

d) eine von Német-Palánka ausgehende, die Linie a) in radialer Richtung in der Station Uj-Vidék (Neusatz) mit der Lokalbahn Baja—Zombor—Uj-Vidék verbindende;

e) eine von der zukünftigen Station Cserwenka der Linie a) aus diese in der Station Bajmok mit der Lokalbahn Szabadka (Maria Theresiopel)-Bajmok-Baja verbindende

schmalspurige Lokalbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Automotorwagenbetrieb.) Ein solcher ist auf den Linien des Staatseisenbahnnetzes eingerichtet zwischen den Stationen: Szombathely (Steinamanger)—Rum, Füzesabony—Eger (Erlau), Miskolcz—Torna, Kassa (Kaschau)—Torna, Kaba—Nádudvár, Szolnok—Szentes—Hódmező-Vásárhely, Nagyvárad (Großwardein)—Szeged, Szeged—Karlova—Nagy-Becskerek, Arad—Mezőhegyes, Arad—Borosjenő, Arad—Uj-Szent Anna—Kétegyháza, Békéscsaba—Vésztő, Békéscsaba—Tótkomlós, Kovácsháza—Tótkomlós, Borossebes—Ménybáza, Brassó (Kronstadt)—Hoszufalu, Terezovacz—Suhopolye—Szlatina und Arad—Temesvár. Auf letztgenannter Linie sind von der Weitzerschen Waggonfabrik in Arad gelieferte Benzin-Automotorwagen neuesten Systems in Verkehr, deren Maximalgeschwindigkeit mit 60 km pro Stunde bemessen ist.

Budapester Straßeneisenbahn - Gesellschaft. (Konzessionserteilung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Direktion der Budapester Straßeneisenbahn - Gesellschaft die Bewilligung zum Ausbaue und Betriebe einer von der Endstation Ó-Buda ihrer Hauptbetriebslinie Kettenbrückenkopf—Ó-Buda (Alt-Ofen) ausgehenden, mit Benützung entsprechender Straßenzüge bis zum Alt-Ofner Friedhofe führenden elektrisch betriebenen Linie mit einem Kostenaufwande von K 1,659.000 erteilt.

Ausland.

Preußen. (Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.) Dieselben finden im Winterhalbjahre 1905/06 in folgender Weise statt: In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, sowie über die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen, und im technologischen Institut der Universität über Technologie gehalten. Das Nähere, namentlich auch über die Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf Eisenbahnrecht, Eisenbahnbetrieb und Elektrotechnik, in Cöln auf die wirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen und Frachtrecht, sowie auf Elektrotechnik, in Elberfeld auf Technologie, in Halle a. d. Saale auf Elektrotechnik.

— (Schließung der Güternebenstelle Hennstedt.) Mit dem Ablauf des 30. November wird die Güternebenstelle Hennstedt geschlossen.

Rußland. (Eröffnung von Bahnstrecken.) Auf der Strecke Tscherepowez—Wologda der St. Petersburg-Wologdaer Eisenbahn ist am 1./13. September der zeitweilige Personen- und Gepäcksverkehr und auf der Strecke Uluchanlu—Nachitschewan der Uluchanlu-Dshulfaer Eisenbahn (in einer Ausdehnung von 135 Werst) am 20. August/2. September der zeitweilige Personen- und Frachtenverkehr eröffnet worden.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergebene 14·27 km lange Strecke Westerstede—Grabstede der großherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie die am 4. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergebene 59·880 km lange Strecke Carthaus i. Wstpr.—Lauenburg i. Pom. der kgl. Eisenbahn-Direktion Danzig sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXLIII. Stückes.) Das am 7. Oktober 1905 herausgegebene CXLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2066: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 5. Oktober 1905, Z. XII-820/2, betreffend den Verkehr mit Schweinen vom Viehmarkte in Wiener-Neustadt.

— (Inhalt des CXLIV. Stückes.) Das am 10. Oktober 1905 herausgegebene CXLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2067: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Oktober 1905, Z. 45.224, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 2068: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 5. Oktober 1905, Z. 29.872, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine und deren Rohprodukte aus mehreren politischen Bezirken in der Bukowina.

— (Inhalt des CXLV. Stückes.) Das am 11. Oktober 1905 herausgegebene CXLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2069: Erlaß der k. k. Landesregierung in Troppau vom 25. September 1905, Z. 25.698, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den politischen Bezirken Biala, Bielitz, Teschen und Freistadt in den Regierungsbezirk Oppeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil VI, Heft 1, vom 1. Jänner 1902.

Einführung neuer Frachtsätze.

Ab 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die Beförderung von:

I. Obst, frischem, verpackt,
II. Obst, frischem, unverpackt
(laut Nomenklatur des in der Überschrift bezeichneten Tarifes)

bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach, bezw. von	Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Eisenbahn					
	Lana-Burgstall		Meran		Untermais	
	Abteilung					
	I	II	I	II	I	II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen.						
Calw	4·31	4·18	4·43	4·30	4·40	4·27
Cannstatt	4·05	4·00	4·17	4·12	4·14	4·09
Crailsheim	3·77	3·77	3·89	3·89	3·86	3·86
Eßlingen	3·98	3·93	4·10	4·05	4·07	4·02
Freudenstadt H.B.	4·28	4·15	4·40	4·27	4·37	4·24
Freudenstadt Stadtbhf.	4·32	4·19	4·44	4·31	4·41	4·28
Friedrichshafen	2·83	2·70	2·95	2·82	2·92	2·79
Göppingen	3·79	3·75	3·91	3·87	3·88	3·84
Heilbronn a. N. Hptbhf.	4·36	4·36	4·48	4·48	4·45	4·45
Heilbronn a. N. Vdbhf.*)	4·40	4·40	4·52	4·52	4·49	4·49
Ludwigsburg	4·17	4·12	4·29	4·24	4·26	4·21
Ravensburg	2·97	2·83	3·09	2·95	3·06	2·92
Reutlingen	4·05	3·96	4·17	4·08	4·14	4·05
Stuttgart Hptbhf. [1])	4·07	4·03	4·19	4·15	4·16	4·12
Stuttgart Nordbhf. [1])	4·09	4·05	4·21	4·17	4·18	4·14
Stuttgart Westbhf. [1])	4·12	4·08	4·24	4·20	4·21	4·17
Tübingen	4·00	3·86	4·12	3·98	4·09	3·95
Ulm	3·44	3·40	3·56	3·52	3·53	3·49

*) Siehe Tarifbestimmungen Ziffer 6 a, Seite 5 des Haupttarifes.
[1]) Siehe Tarifbestimmungen Ziffer 6 b, Seite 6 des Haupttarifes.

Die Frachtsätze der Abteilung II gelten nur für die Ausfuhr aus Österreich.

Wien, am 16. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.845/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1542]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Eil- und Frachtgüter unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von oder nach	Eisenbahn	Eilgut: gewöhnliches	Eilgut: ermäßigtes	Eilgut: besonders ermäßigtes	Frachtgut: Sperrige Güter	Klasse I: Mengen unter 5000 kg	Klasse I: mindestens 5000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	Klasse I: mindestens 10.000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	Klasse II: Mengen unter 5000 kg	Klasse II: mindestens 5000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	Klasse II: mindestens 10.000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	Wagenladungsklasse A: mindestens 5000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	Wagenladungsklasse A: mindestens 10.000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller																
Lieben Ö.N.W.B.																		
Aich-Pirkenhammer . . .	M.K.	738	278	275	354	269	251	242	232	232	227	176	171	140	100	129	104	92
Einsiedl-Pauten	M.K.	733	296	296	414	284	245	234	244	241	230	178	170	141	101	136	103	91
Habakladrau	M.K.	764	298	295	434	286	237	226	241	233	222	172	164	136	97	131	96	86
Petschau	M.K.	680	275	275	377	263	226	221	225	222	217	167	163	134	101	133	103	91
Schönwehr	M.K.	724	287	284	377	281	242	237	241	238	233	181	177	146	107	137	111	98
Tepl	M.K.	751	304	304	426	292	245	234	249	241	230	178	170	141	101	136	100	89
Töppeles	M.K.	727	287	284	377	282	243	238	242	239	234	182	178	147	107	137	111	98
Wilkowitz	M.K.	752	291	288	425	279	230	219	234	226	215	168	160	133	94	128	93	83
Lieben St.E.G.																		
Aich-Pirkenhammer . . .	M.K.	686	256	253	327	247	245	227	212	212	207	159	154	126	86	114	92	80
Einsiedl-Pauten	M.K.	681	267	264	372	264	230	219	228	228	217	167	159	131	92	126	94	82
Habakladrau	M.K.	720	283	279	396	279	230	219	236	228	217	167	159	131	92	126	94	82
Petschau	M.K.	628	246	243	341	243	224	219	209	209	209	157	157	127	93	122	99	86
Schönwehr	M.K.	672	264	261	350	261	240	235	224	224	224	165	165	134	93	122	99	86
Tepl	M.K.	699	275	272	384	272	230	219	235	228	217	167	159	131	92	126	94	82
Töppeles	M.K.	675	265	262	350	262	241	236	224	224	224	165	165	134	93	122	99	86
Wilkowitz	M.K.	732	276	272	404	272	223	212	229	221	210	163	155	128	89	123	91	79
Prag (Bubna) B.E.B.																		
Aich-Pirkenhammer . . .	M.K.	634	235	235	306	229	227	209	197	197	192	145	140	112	75	100	78	70
Einsiedl-Pauten	M.K.	629	246	246	351	246	225	215	213	213	212	159	157	127	91	125	94	81
Habakladrau	M.K.	668	262	262	375	262	226	215	227	223	212	165	157	130	91	125	94	81
Petschau	M.K.	576	225	225	320	225	206	201	194	194	194	143	143	113	82	108	85	76
Schönwehr	M.K.	620	243	243	329	243	222	217	209	209	209	151	151	120	82	108	85	76
Tepl	M.K.	647	254	254	363	254	226	215	220	220	212	164	157	130	91	125	94	81
Töppeles	M.K.	623	244	244	329	244	223	218	209	209	209	151	151	120	82	108	85	76
Wilkowitz	M.K.	686	270	270	387	270	226	215	231	223	212	165	157	130	91	125	94	81
Prag St.B. und Prag St.E.G.																		
Aich-Pirkenhammer . . .	M.K.	666	256	253	327	247	227	218	212	212	207	159	154	126	86	114	87	76
Einsiedl-Pauten	M.K.	661	260	260	372	260	221	210	224	221	210	159	151	122	85	117	85	75
Habakladrau	M.K.	692	262	262	392	262	213	202	221	213	202	153	145	117	81	112	81	72
Petschau	M.K.	608	239	239	341	239	202	197	205	202	197	148	144	115	85	114	85	75
Schönwehr	M.K.	652	257	257	350	257	218	213	221	218	213	162	158	127	93	122	94	82
Tepl	M.K.	679	268	268	384	268	221	210	229	221	210	159	151	122	85	117	85	75
Töppeles	M.K.	655	258	258	350	258	219	214	222	219	214	163	159	128	93	122	94	82
Wilkowitz	M.K.	680	255	255	383	255	206	195	214	206	195	149	141	114	78	109	78	69
Prag (Smichow) B.E.B. und Smichow k.k.St.B.																		
Aich-Pirkenhammer . . .	M.K.	644	238	238	311	232	227	209	200	200	195	147	142	113	76	102	78	71
Einsiedl-Pauten	M.K.	642	251	251	357	251	212	201	217	212	201	153	146	118	83	113	83	74
Habakladrau	M.K.	667	250	250	378	250	204	193	212	204	193	147	140	113	79	108	79	71
Petschau	M.K.	589	230	230	326	230	202	197	198	198	197	146	144	115	83	110	83	74
Schönwehr	M.K.	633	247	247	334	247	218	213	212	212	212	153	153	121	83	110	85	77
Tepl	M.K.	660	259	259	369	259	212	201	220	212	201	153	146	118	83	113	83	74
Töppeles	M.K.	636	247	247	334	247	219	214	212	212	212	153	153	121	83	110	85	77
Wilkowitz	M.K.	649	243	243	367	243	197	186	205	197	186	143	136	110	76	105	76	68

Wien, am 11. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Änderung von Frachtsätzen im Tarife, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die in dem vom 1. März 1899 gültigen Tarife für den Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, enthaltenen Frachtsätze für ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut im Verkehre mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in den nachstehenden Relationen wie folgt abgeändert:

Von oder nach	Wien St.E.G. loko				Wien St.E.G. transit				Wien Südbahnhof loko und transit			
	Frachtgebühr pro 100 kg in Heller für											
	ermäßigtes Eilgut		besonders ermäßigtes Eilgut		ermäßigtes Eilgut		besonders ermäßigtes Eilgut		ermäßigtes Eilgut		besonders ermäßigtes Eilgut	
	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf
Boglár	463	458	—	—	463	458	—	—	463	458	—	—
Fonyód-fürdőtelep	449	441	—	—	449	441	—	—	449	441	—	—
Máriatelep	425	419	—	—	425	419	—	—	425	419	—	—
Szántod	416	415	416	413	416	415	416	413	416	415	416	413
Szemes	439	436	439	434	439	436	439	434	439	436	439	434
Sziszek (Sisak)	788	656	783	653	780	648	778	648	758	625	758	625
Zaprešić	733	615	636	611	725	607	628	607	703	584	608	584
Zágráb (Zagreb) d. v.	689	622	657	618	689	614	649	614	689	591	629	591
Zákány	543	522	526	514	543	516	526	514	543	493	526	493

Von oder nach	Wien K.F.N.B. loko Wien E.W.A. loko				Wien K.F.N.B. transit Wien E.W.A. transit Wien-Markthalle Wien-Hauptzollamt				Wien I (K.E.B.) loko			
	Frachtgebühr pro 100 kg in Heller für											
	ermäßigtes Eilgut		besonders ermäßigtes Eilgut		ermäßigtes Eilgut		besonders ermäßigtes Eilgut		ermäßigtes Eilgut		besonders ermäßigtes Eilgut	
	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf
Boglár	493	489	—	—	485	481	—	—	—	—	—	—
Fonyód-fürdőtelep	479	472	—	—	471	464	—	—	—	—	—	—
Máriatelep	455	450	—	—	447	442	—	—	—	—	—	—
Szemes	469	467	467	465	461	459	459	457	—	—	—	—
Sziszek (Sisak)	788	656	786	656	780	648	778	648	770	649	770	649
Zaprešić	733	615	636	615	725	607	628	607	715	608	620	608
Zágráb (Zagreb) d. v.	719	622	657	622	711	614	649	614	701	615	641	615
Zákány	569*) 573**)	524	554	524	565	516	546	516	555	517	538	517

*) Nur gültig für Wien K.F.N.B. loko.
**) „ „ „ „ E.W.A. „

Wien, am 16. Oktober 1905. S.B. Z. 12.004-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Graslitz oberer Bahnhof (Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Gera (Reuß) der kgl. Preußischen Staatseisenbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Dezember 1905 tritt für den obgenannten Güterverkehr ein neuer Tarif in Kraft. Er enthält direkte Entfernungen und Frachtsätze zwischen Graslitz oberer Bahnhof und Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirkes und direkte Entfernungen zwischen Graslitz oberer Bahnhof und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Gera (Reuß) Pr.St.B. Die Entfernungen und Frachtsätze enthalten zum Teil Erhöhungen, zum Teil Ermäßigungen. Die Abfertigung von lebenden Tieren und Sprengstoffen findet nicht statt. Abdrücke des Tarifes sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen oder durch Vermittlung der Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 17. Oktober 1905.

Kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1545]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg.

Verlängerung der Gültigkeit der Frachtsätze für Burdujeni.

Die für die Station Burdujeni der rumänischen Eisenbahnen im Klassenguttarif und mehreren Ausnahmetarifen vorgesehenen Frachtsätze bleiben bis auf weiteres in Kraft.

Die Kundmachungen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88 vom 1. August 1905, fortl. Post [1078] und [1079], Nr. 91 vom 8. August 1905, fortl. Post [1120] und Nr. 108 vom 19. September 1905, fortl. Post [1370] und [1373], werden hiermit aufgehoben.

Wien, am 14. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 18.168/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1546]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Außerkraftsetzung der Anhänge und Einführung neuer Anhänge zu den Verbandstarifen.

Mit Ende November 1905 werden die vom 1. Jänner 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905 gültigen Anhänge zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1, bezw. 3 und 4, dann der vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf gültige Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 2, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, letzterer samt Nachtrag I, außer Kraft gesetzt.

An Stelle dieser Anhänge gelangen mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906 vier neue Anhänge zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, bezw. 3 und 4, für den vorgenannten Eisenbahnverband zur Einführung, welche ermäßigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen enthalten.

Exemplare dieser Anhänge können ab 15. November 1905 durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen, und zwar solche des Anhanges zum Tarife, Teil II,

Heft 1, zum Preise von . . . K 1·—
„ 2, „ „ „ . . . „ —·70
„ 3, „ „ „ . . . „ —·70
„ 4, „ „ „ . . . „ —·50

für das Stück bezogen werden.

Wien, am 16. Oktober 1905. S.B. Z. 7753-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1547]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900.
Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897.
Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900.
Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. März 1898.
Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. Mai 1904 nebst Anhang.
Tarif, Teil II, Heft 6, vom 1. Dezember 1901.

Aufhebung von Frachtsätzen u. s. w.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 treten die in den Tarifheften 1, 2, 3 und 6 des obgenannten Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für den Frachtstückgutverkehr von und nach Leipzig Thür. Bhf. ohne Ersatz außer Kraft.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeburger Bhf. eingeführt:

Die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Auf die Frachtberechnung übt diese Wagenbereitstellung keinen Einfluß.

Wien, am 17. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.704/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1548]

Direktion der städtischen Straßenbahnen.

Zeitweilige Abänderung einer Tarifzonengrenze.

Zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 3. Oktober 1905, Pr.-Z. 13.057/05, wird an den Tagen vom 28. Oktober bis einschließlich 5. November 1905 die Grenze zwischen der 3. und der 4. Fahrpreistarifzone der Straßenbahnlinie Schwarzenbergplatz—Zentralfriedhof im Geleise I zum Hause XI. Simmeringer Hauptstraße O.-Nr. 175, im Geleise II zum Bahnhofe Simmering verlegt.

Die Haltestelle „Maschinenfabrik Friedrich & Haaga“, welche sonst diese Zonengrenze bildet, wird an diesen Tagen zufolge Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Oktober 1905, Z. 46.699/20, aufgelassen.

Dies wird gemäß der Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14, zur allgemeinen Kenntnis gebracht.

Wien, am 16. Oktober 1905. D.-Z. 11.261-51, 2/05.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1549]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-verband.

Frachtsätze für Geflügelsendungen in Wagenladungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen in Ergänzung der Kundmachung [1337] in Nr. 107 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 16. September 1905 nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Béschin		
	a	b	c
	Frachtsätze in Pfennig für 1 m² Bodenfläche des verwendeten Eisenbahnwagens		
München-Giesing	662	723	788
München H.B.	632	693	758
München O.B.	655	716	781
München S.B.	643	704	769

Wien, am 16. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.777/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1550]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Bedingungsweises Anhalten des Schnellzuges Nr. 4 A in Floridsdorf.

Vom 1. November 1905 angefangen wird der Schnellzug Nr. 4 A (Abfahrt Oderberg 1 U. 34 M. nachts, Ankunft Wien 7 U. 8 M. früh) in Floridsdorf einen bedingungsweisen Aufenthalt nur zum Aussteigen von Reisenden nehmen.

Die Ankunft in Floridsdorf erfolgt um 7 U. früh.

Wien, am 16. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1551]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Widerruf der Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit Mšeno (Station der Lokalbahn Melnik-Mšeno).

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 19. September 1905, Nr. 108, unter Position [1364] enthaltene Kundmachung, betreffend die Aufhebung von Frachtsätzen zwischen den Stationen Mšeno einerseits und Dux, Settenz und Teplitz anderseits, wird widerrufen.

Es bleiben daher die im Tarife, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 auf Seite 195 für die genannten Verkehrsrelationen enthaltenen Frachtsätze nach wie vor in Kraft (s. auch Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 10. Oktober 1905, Nr. 117, Pos. [1480]).

Prag, am 15. Oktober 1905. B.E.B. Z. 37.909/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1552]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Einbeziehung der Station Hinter-Třebaň Lokalbahn in den Tarif vom 1. Jänner 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station „Hinter-Třebaň-Lokalbahn“ der Lokalbahn Hinter-Třebaň—Lochowitz mit den im Tarife und dessen Nachträgen für den Verkehr nach der Station Liteň derselben Lokalbahn enthaltenen Frachtsätzen, gekürzt um 50 Heller für 1000 kg, in den direkten Verkehr einbezogen.

Bezüglich des Verkehres von Brüx A.T.E. und und Dux gelten die direkten Frachtsätze laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 116 vom 7. Oktober 1905, fortl. Nr. [1473], schon vom 21. Oktober 1905.

Teplitz, am 16. Oktober 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1553]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahn-verband.

Einführung des Nachtrages II zum Gütertarife, Teil III.

Mit 1. Dezember n. St. (18. November a. St.) 1905 tritt ein Nachtrag II zum Gütertarife, Teil III, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband vom 1. Juni n. St. (19. Mai a. St.) 1903 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen

1. der Vorbemerkungen zu den Ausnahmetarifen,
2. des alphabetischen Stationsverzeichnisses,
3. der Übersicht der in den einzelnen Stationsverbindungen für die Frachtberechnung maßgebenden Grenzübergangspunkte,
4. der Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und
5. der Tariftabellen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von K 1 für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Oktober 1905. S.B. Z. 240-G.V./05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1554]

Deutsch-Österreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. November 1905 gelangen neue Fahrpreise für einfache Fahrten in der III. Klasse der Personenzüge von Podwołoczyska über Krakau—Oświęcim—Myslowitz—Breslau nach Berlin (Stadtbahn) im Betrage von Mk. 35·40 und nach Bremen im Betrage von Mk. 49·10 zur Einführung.

Wien, am 14. Oktober 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1555]

Norddeutsch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Ashausen in den Tarif, Teil II, Heft 1, vom 20. März 1903.

Am 1. November 1905 wird die Station Ashausen des Direktionsbezirkes Hannover aufgenommen. Diese Station ist auf Seite 42 des Tarifes mit dem Buchstaben J (Bezeichnung des Schnittpunktes), sowie mit der Anstoßentfernung von 23 km nachzutragen.

Wien, am 16. Oktober 1905. S.N.D.V.B. Z. 109.067/05.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1556]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Anhalten eines Schnellzuges in der Station Wrbatek.

Vom 1. November 1905 angefangen wird der von Nezamislitz nach Olmütz verkehrende Schnellzug Nr. 1005, Abfahrt Nezamislitz 10 U. vorm., Ankunft Olmütz 10 U. 59 M. vorm., in der Station Wrbatek zwecks Aufnahme und Absetzen von Reisenden täglich einen Aufenthalt kürzer als 1 Minute nehmen.

Die Abfahrt des Schnellzuges Nr. 1005 von Wrbatek erfolgt um 10 U. 40 M. vorm.

Wien, am 17. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1557]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In dem vom 1. August 1905 gültigen Nachtrag VII zum Tarife, Teil II, Heft 1, des obgenannten Eisenbahnverbandes ist der auf Seite 34 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes 66 A (Eichenholzextrakt) von Wien II (K.F.J.B.), Wien (Lagerhaus, Praterquai), Heiligenstadt und Nußdorf nach Fleißen von 145 auf 213 Heller pro 100 kg zu berichtigen.

Ferner ist im Kopfe dieses Ausnahmetarifes statt „Von Nach“ zu setzen: „Zwischen und“.

Diese Änderung tritt am 1. Dezember 1905 in Kraft.

Wien, am 16. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.137/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1558]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zum Lokalpersonentarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft I, westliches Netz.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg — Zruč, bezw. der Montafoner Bahn (Bludenz-Schruns) gelangt der obgenannte Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Tarife und Tarifbestimmungen für die vorgenannten Lokalbahnen, sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 16. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.022/05.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1559]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1903.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt in Ergänzung des Abschnittes V (Eisenbahnschwellen u. s. w.) von Hainfeld nach Wallhallastraße der Frachtsatz von 92 Pfg. für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 16. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.846/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1560]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung des Zugsverkehres der Haltestelle Skniłów.

Am 15. Oktober 1905 wurde die für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Skniłów für den Zugsverkehr der Strecke Lemberg—Sambor—ungar. Grenze gesperrt, dagegen aber für den Zugsverkehr der Strecke Lemberg—Ławoczne eröffnet.

Lemberg, am 16. Oktober 1905.
St.-B.-D.-Z. 90.677-V/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905. [1561]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen.

Böhmische Nordbahn.

17. Oktober. Wegen Dammrutschung wurde in der Strecke Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel der Linie Röhrsdorf—Deutsch-Gabel der Gesamtverkehr auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Ausland.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. Jänner 1905. (Streichung.) Seite 4 des Nachtrages I zum vorgenannten Schnittarife ist bei den Lokalbahn-Stationen Ebersberg, Edling, Forsting, Markt Grafing, Neuhausen b. Ebersberg, Steinhöring und Tulling das Verweisungszeichen „o)“ nebst der zugehörigen Fußnote zu streichen, da die Strecke Ebersberg—Wasserburg a. Inn Bahnhof am 1. Oktober 1905 für den Betrieb eröffnet worden ist.

Gruppentarif I und Gruppenwechseltarif I/II. (Einbeziehung der Station Gartsch.) Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1905 wurde die Station Gartsch in den Ausnahmetarif 4 b für Mergel (zum Düngen) als Versandstation einbezogen.

Südwestdeutscher Verband. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Mit sofortiger Wirkung wird für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer und für Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut, in den Tarifheften 7 (Verkehr Baden—Saarbrücken) und 8 (Verkehr Baden—Pfalz) ein Ausnahmetarif eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. (Einbeziehung der Station Ashausen.) Am 1. November 1905 wird die Station Ashausen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Hannover in den obbezeichneten Verkehr (Tarifheft 1) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1732	V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.712-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Fische, Mollusken und Schaltiere, frische	Rovigno	Wien Südbahnhof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Bei Aufgabe als Eilgut und Beförderung mit Personenzug rücksichtlich der Strecke Pola—, bezw. Rovigno—Divača und mit Schnellzug Nr. 5 ab Divača bis Wien S.B. Frachtzahlung mindestens für 5 kg pro Sendung. Für das 5 kg übersteigende Gewicht wird je ein angefangenes Kilogramm behufs Gebührenberechnung als voll angenommen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 1), bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	17·21 Heller für 1 kg		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen mit direkten, nach Wien S.B. lautenden Eilfrachtbriefen zur Aufgabe gelangen und werden nur in beschränktem Umfange nach Maßgabe des bei den zum Transporte zu benützenden Schnell-, bezw. Personenzügen disponiblen Raumes und nur unter prinzipieller Aufrechthaltung der betriebsreglementarischen Eilgüter-Lieferfristen zur Beförderung übernommen
				Pola						17·31 Heller für 1 kg				
				Rovigno		Personenzug ab Rovigno bis Canfanaro und mit Schnellzügen rücksichtlich des Durchlaufes ab Canfanaro bis Wien S.B. (ab Divača bis Wien S.B. mit Schnellzug Nr. 7)				17·71 Heller für 1 kg				
				Pola		Schnellzügen rücksichtlich des ganzen Durchlaufes (ab Divača bis Wien S.B. mit Schnellzug Nr. 7)				17·97 Heller für 1 kg				
1733	V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.704-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kessel- (Zisternen-, Reservoir-, Bassin-) Wagen, neue, leere, auf eigenen Rädern laufend	Smichow (k.k.St.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Nur für den ersten Leerlauf solcher Wagen gültig, welche zur Einstellung in den Fahrpark der k.k.St.B. oder der Südbahn bestimmt sind	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	282 Heller	65 Kronen 73 Heller pro Wagen	Verschieden je nach dem Gewichte der Wagen	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller					
										a)	b)				
1734	V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.937-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle), auch Briketts von Braunkohle	a) St. Stefan b) Skalis } Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Bleiburg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in den nebenbezeichneten Bestimmungsstationen bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber in diesen Stationen auf eine Anschlußbahn übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	36	40		Im Kartierungswege		
					Bozen-Gries					116	120				
					Brixen					112	116				
					Bruneck					100	104				
					Ehrenhausen					62	—				
					Feistritz					49	53				
					Föderlach-Faakersee					67	71				
					Grafenstein					49	53				
					Graz S.B.					62	—				
					Klagenfurt					52	56				
					Krumpendorf					60	64				
					Leibnitz					62	—				
					Lienz					96	—				
					Marburg H.B. u. K.B.					56	—				
					Maria-Rast					49	53				
					Mori					136	140				
					Paternion-Feistritz					67	71				
					Pörtschach am See					60	64				
					Pößnitz					58	—				
					Prevali					30	34				
					Reifnigg-Fresen					38	42				
					Roveredo					136	140				
					Saldenhofen					30	34				
					St. Lorenzen					40	44				
					St. Michele					128	132				
					Spielfeld					58	—				
					Spittal a. D.					69	73				
					Toblach					100	104				
					Trient (Trento)					128	132				
					Velden a. W.					60	64				
					Villach S.B.					67	71				
					Völkermarkt-Kühnsdorf					40	44				
					Wildon					62	—				
					Wuchern-Mahrenberg					35	39				
					Tarvis (Station der k.k.St.B.)					86	90				
					Nötsch am Dobratsch (Station der k.k.St.B.)					85	89				
					Hermagor (Station der k.k.St.B.)					107	111				
				Prevali	St. Stefan (Station der k.k.St.B.)					30					
					Tarvis (Station der k.k.St.B.)					64					

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1735 V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 19.506/05	beteiligten Verwaltungen	1. Straßenbahnwagen, verladen, 2. Bierwagen, auf eigenen Rädern laufend	Smichow	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für ad 1. a) 5000 kg, bezw. b) 10.000 kg und „ ad 2. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Österreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Jänner 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad 1. a) 137 Heller pro 100 kg, ad 1. b) und 2. 116 Heller pro 100 kg		Im Kartierungswege		
1736 V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 46.660/05	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Getreide und Hülsenfrüchte aus der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	a) Bełzec, b) Lubycza	Rawa ruska	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 35 Heller b) 26 „	a) 26 Heller b) 20 „	a) 9 Heller b) 6 „	Im Kartierungswege		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 142 ex 1904, Pos. 3300, enthaltene Publikation ist hier einbezogen, erscheint sohin gegenstandslos
1737 V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zuckerrübenschnitze	Cerhenitz (Zuckerfabrik)	Hinter-Třebaň Řewnitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1906	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 34 34		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1738 V.-B. Nr. 121 v. 19./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12 194-C I/05		Mais, gedörrt, aus Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kranichsfeld-Fraheim	Feistritz	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in Rubrik „nach" bezeichneten Stationen mittels Straßenfuhrwerk abgeführt oder daselbst über ein Industriegeleise bezogen werden	vom 23. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 28	Heller 15	Heller 13	Kartierung		
					Marburg-Hauptbahnhof				20	8	12			

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
65 V.-B. Nr. 121 v. 19. X. 1905	Nr. 118 vom 12. Oktober 1905	1709	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Nicht namentlich angeführt	Lithopone aus Pos. F—5 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Hruschau	Bodenbach Eger Passau Salzburg Seidenberg Simbach Tetschen Itzkany Predeal Verciorova Zimony	Die in der Rubrik 10 unter b) angegebenen Frachtsätze sind in der Relation Hruschau—Eger von 174 Pfg. auf 178 Pfg. und in der Relation Hruschau—Seidenberg von 148 Pfg. auf **155** Pfg. richtig zu stellen. **Ferner** ist der in der gleichen Rubrik für die Relation Hruschau—Itzkany unter a) angegebene Frachtsatz von 475 Cts. auf **480** Cts. und der unter b) angegebene Frachtsatz von 233 Cts. auf **237** Cts. richtig zu stellen.	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 122. Wien, 21. Oktober 1905. XVIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsbedingnisse für die normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Tarnów nach Szczucin.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projektierte Bahn von Tarnów nach Szczucin ist als eingeleisige Lokalbahn mit einer Spurweite von 1·435 m unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird vorläufig mit 25 km in der Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird nach Ablauf einer angemessenen Betriebsdauer über ein etwaiges Ansuchen des Konzessionärs keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehenden Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte, sonstigen Baupläne und des Bauvertrages mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemäßheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäß der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Konzessionär hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Kompetenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat der Konzessionär, abgesehen von den ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Maßnahmen in gleicher Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahnverwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Der Konzessionär ist verpflichtet, bei Abschluß von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von dem Konzessionär, bezw. von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichenfalls innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person desselben Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die projektierte, ungefähr 49 km lange Lokalbahn zweigt am westlichen Ende der Station Tarnów der Linie Krakau—Lemberg der k. k. Staatsbahnen ab, wendet sich sodann gegen Norden und führt, nahezu parallel mit der Bezirksstraße hinziehend, zu der östlich des Ortes Żabno anzulegenden Station gleichen Namens.

Hierauf nimmt die Bahn eine nordöstliche Richtung, um nach Dąbrowa zu gelangen; nach dem Verlassen dieser Station führt die Bahn in nordwestlicher Richtung bis zum Orte Olesno und hierauf in nördlicher Richtung bis zu der östlich der Ortschaft Mędrzechów anzulegenden gleichnamigen Station.

Im weiteren wendet sich die Bahn nach Nordosten und führt zu der nördlich der Stadt Szczucin und in der Nähe des Weichselflusses unmittelbar an der Landesstraße anzulegenden Endstation.

Änderungen der im vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Der Konzessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlaß des Anschlusses der gegenständlichen Bahn an die Linie Krakau—Lemberg der k. k. Staatsbahnen in der Station Tarnów herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlußstation, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Übergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau anzustreben, wobei für die tunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Übergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Projekt und das hierüber abgeschlossene Übereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Konzessionär der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluß von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Übergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständnis zwischen den beteiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluß von Schleppbahnen soll tunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahnverwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hiervon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Konstruktion des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrößerung dieser Anlagen tunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten u. s. w.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hiervon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Behufs sanfteren Überganges aus den geraden in schärfer gekrümmte Bahnstrecken sind parabolische Übergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in Bahnkrümmungen von 600 m und kleinerem Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Konstante 6000 zu erfolgen hat.

Bei Bögen von 300 m und kleinerem Halbmesser kann im Bedarfsfalle auch die Konstante 3000 angewendet werden.

Als größte durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn maßgebenden Strecken wird 11 m auf 1000 m festgesetzt.

Bezüglich der Ermäßigung der größten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Überhöhung des äußeren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Neigungsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Übergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich wagrecht anzulegen und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 m auf 1000 m nicht übersteigen.

Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im allgemeinen mindestens 4·5 m, in Lokomotivschuppen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·0 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äußeren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältnis der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Bei Dämmen von mehr als 6 m Höhe sind in dem Falle, als dieselben nicht mit Steinschüttung hergestellt werden sollten, die Böschungen in der Regel mit dem Anlageverhältnisse von 1 : 1·5 herzustellen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Überhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Außerdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Maßgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens muß in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern, sowie in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, daß der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und im Bedarfsfalle angemessen zu versichern, so daß deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper seitlich von Wasserläufen bespült wird, muß die Unterbaukrone mindestens 0·6 m über den örtlichen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei dem Entwurfe, der Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken sind die Bestimmungen der Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. August 1904, R.-G.-Bl. Nr. 97 (Brückenverordnung), zu beachten.

Den Berechnungen der Tragwerke für die offenen Unterbauobjekte der Bahn ist die in § 7, Punkt 11, der genannten Verordnung festgesetzte Belastungsnorm II zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei offenen Unterbauobjekten gelten die einschlägigen Bestimmungen der §§ 3 und 5 der obbezeichneten Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums; außerdem erhalten aber auch gedeckte und gewölbte Unterbauobjekte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Allenfalls erforderliche Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjekten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjekten bis einschließlich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragwerke von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjekten mit größeren Lichtweiten sind eiserne Tragwerke zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Teile der Tragwerke offener Unterbauobjekte von dem örtlichen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll in Entsprechung des § 5, Punkt 9, der genannten Brückenverordnung bei Flüssen und Wildbächen in der Regel 1 m, mindestens aber 0·7 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstraßen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt als größte Höhe der offenen Durchfahrten 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes größer zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im allgemeinen nach dem Oberbausysteme E der k. k. Staatsbahnen, das ist mit Flußstahlschienen von 21·8 kg Normalgewicht für den laufenden Meter und mit 14 Schwellen auf eine Schienenlänge von 10 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen; im übrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, daß in geraden Strecken, sowie in Bögen mit größerem Halbmesser als 249 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmaß jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Maß gilt in Bögen vom Fuße der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmaße unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können in Riegelmauerwerk ausgeführt werden. Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wächterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächter- oder Unterkunftshäuser für das Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo dies durch das k. k. Eisenbahnministerium besonders angeordnet werden sollte.

Die Hochbauten der Stationen sind tunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; allenfalls in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluß und Abteilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo ohne dieselben eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten wäre.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Sekundärbetrieb vorgeschriebenen Textierung.

Außerdem sind bei solchen Übersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugbremsung zu bemessende Entfernung (in der Regel 200 m) einerseits oder beiderseits der Rampe Pfeifpflöcke für den Lokomotivführer aufzustellen.

Bei besonders stark befahrenen und schlecht sichtbaren Straßenübersetzungen sind ständige Langsamfahrsignale aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abteilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abteilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigentums sind durch Grenzsteine zu markieren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältnis etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstraßen ist nach Maßgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojekte, bezw. der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojekte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Konzessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Bestimmung, inwieweit für Zwecke der Wasserbeschaffung der Lokomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Wasserbehälter entbehrlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Stationen und ständig besetzte Haltestellen haben Aborte für die Reisenden zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hiervon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämtliche Stationen und ständig besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Die Einrichtung der Telephonapparate hat nach den Typen der k. k. Staatsbahnen zu erfolgen.

Falls die vorbezeichnete Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Konzessionärs hergestellt werden sollte, hat sich der Konzessionär rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Lemberg zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Erfordernis und nach den vom k. k. Eisenbahnministerium im Wege der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Der Konzessionär hat wegen der Art und des Ausmaßes dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau das Einvernehmen zu pflegen, und unterwirft sich derselbe der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit dieser Staatsbahn-Direktion nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel erfolgt entweder durch die k. k. Staatseisenbahnverwaltung auf Kosten des Konzessionärs oder aber namens des letzteren durch den galizischen Landesausschuß.

Wenn diese Beschaffung durch die k. k. Staatseisenbahnverwaltung erfolgt, so ist der Konzessionär verpflichtet, die zu diesem Zwecke erforderlichen Geldmittel in den vom k. k. Eisenbahnministerium zu bezeichnenden Terminen und Teilbeträgen zur Verfügung zu stellen.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:
2 Tenderlokomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen, eventuell
1 Tenderlokomotive mit 3 und 1 Tenderlokomotive mit 2 gekuppelten Achsen;
5 Personenwagen;
2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Kondukteurwagen);
20 Güterwagen verschiedener Gattungen, und zwar:
2 Gg mit Bremse;
4 Gg ohne Bremse;
5 M ohne Bremse;
3 IK mit Bremse und
6 IK ohne Bremse.

Der Achsdruck der Lokomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 10 t nicht überschreiten.

Die Lokomotiven erhalten eine automatische Vakuumbremse und eine Handbremse.

Alle Lokomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die automatische Vakuumbremse und für die Dampfheizung zu versehen; ferner erhalten dieselben an beiden Stirnseiten Vorrichtungen zum Befestigen von Schneepflügen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für regulierbare Dampfheizung einzurichten und sowohl mit einer automatischen Vakuumbremse, als auch mit einer Handbremse zu versehen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschließlich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, daß die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten des Konzessionärs von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, daß inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es dem Konzessionär obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, daß derselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Bahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Konzessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Kommission dem Konzessionär bekanntgegebenen Konservator anzuzeigen.

Der Konzessionär ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Maßgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Zentralkommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auch auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigentum zu übergeben.

Im übrigen hat der Konzessionär den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Zentralkommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Allfällige Einbeziehung der Lokalbahn in eine Durchzugslinie.

Der Konzessionär verpflichtet sich, wenn die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Teilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluß fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Änderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Warenklassifikation und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, anderseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Teil I der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden, ferner der Tarif-Teil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterklassifikation der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig konzessionierte Lokalbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgnis geliefert hat, welches die Verteilung einer mindestens fünfprozentigen Dividende an die Aktionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnismäßige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Notstandstarife.

In Fällen eines Notstandes und außergewöhnlicher Teuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutztiere in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erfordernis die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmäßigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Konzessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Lokalitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Mietzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Konzessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Korrespondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direktion oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Konzessionär übernimmt die Verpflichtung, die für die Bahn herzustellenden Telephonleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatkorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbständige Leitungen auf dem von dem Konzessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Konzessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Konzessionär ist ferner verpflichtet, auf der konzessionierten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte gültigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Konzessionär ist schließlich verpflichtet, sich bezüglich der konzessionierten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Lokalbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Konzession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Zertifikaten ausweisen, müssen samt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Eskorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hierfür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermäßigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den kompetenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlaßten Sendungen und deren Begleitung genießen, insoweit hierfür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermäßigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat der Konzessionär sich zu unterwerfen.

Eröffnung der Lokalbahn Hartberg-Friedberg.

Am 15. Oktober wurde die Lokalbahn Hartberg-Friedberg mit den Stationen St. Johann in der Haide, Grafendorf, Rohrbach-Vorau, Dechantskirchen und Friedberg und den Haltestellen Lungitz und Lafnitz dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen für den Gesamtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung. Die Beförderung von explosiven Gegenständen ist auf dieser Linie ausgeschlossen.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau. (Ergebnis der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen; Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. September auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Wien erstatteten Berichtes über das Ergebnis der in der Zeit vom 26. Juni bis 1. Juli 1905 durchgeführten politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojektes für die Teilstrecke Ernstbrunn—Mistelbach der normalspurigen Lokalbahn Ernstbrunn—Hohenau, sowie der diesen Verhandlungen vorausgegangenen Erörterung einzelner Trassen- und Stationsfragen, den Baukonsens für die begangene Strecke, und zwar von der Endstation Ernstbrunn der bestehenden Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn in Bau-km 30·551 bis km 48·5 in der Katastralgemeinde Hüttendorf mit dem Bemerken erteilt, daß sich derselbe für die Teilstrecke von km 34·4/5 bis km 35·3/4 auf das unmittelbar der Kommission vorgelegte bezügliche Variantenprojekt bezieht. Außerdem tritt dieser Baukonsens erst mit dem Zeitpunkte der Erteilung der Konzession zum Baue und Betriebe für die in Rede stehende Bahnlinie in Rechtskraft, und kann auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden.

[E.-M.-Z. 39.058.]

Eisenbahn von Salzburg zur österreichisch-bayerischen Reichsgrenze gegen Berchtesgaden. (Detailprojekt für die Teilstrecke von der Station St. Leonhard-Drachenloch bis an die Reichsgrenze: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat unterm 4. Oktober über das vom Verwaltungsrate der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegte Detailprojekt für die bisher nicht zur Ausführung gelangte Teilstrecke der den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 21. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 70, bildenden Eisenbahn von Salzburg zur österreichisch-bayerischen Reichsgrenze in der Richtung gegen Berchtesgaden, d. i. der Teilstrecke von der bisherigen Endstation St. Leonhard-Drachenloch bis an die genannte Reichsgrenze zum Anschlusse an die von der kgl. bayerischen Regierung projektierte normalspurige Bahn von Berchtesgaden bis zur Reichsgrenze bei Drachenloch samt einem diesbezüglichen Variantenprojekte für die Teilstrecke km 0·0 bis km 1·14 im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission für den 27. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 48.081.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Neudorf über Zabřeh a. d. Oder nach Witkowitz. (Detailprojektsvorlage: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Oktober die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, über das vom Verwaltungsrate der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Detailprojekt für eine 6·2 km lange, sowohl mit elektrischer Kraft, als auch mit Dampflokomotiven zu betreibende normalspurige Lokalbahn von Neudorf über Zabřeh a. d. Oder nach Witkowitz und eine in km 1·8/9 dieser Lokalbahn abzweigende, ausschließlich mit Dampflokomotiven zu betreibende Schleppbahn zu den Sandgruben der Witkowitzer Gewerkschaft in Zabřeh a. d. Oder die Trassenrevision und Stationskommission, sodann anschließend hieran die politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen dem k. k. Eisenbahnministerium Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 35.499.]

Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung. [a) Detailprojekt für die Linie Dietrichsteinplatz—St. Peter: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; b) Projekt für eine Geleiseanlage am Jakominiplatz: Ergebnis der politischen Begehung; Baukonsenserteilung.] Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Oktober auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Graz erstatteten Berichtes über das Ergebnis der am 21. Juli 1905 durchgeführten kommissionellen Verhandlungen, und zwar:

I. der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Detailprojektes für eine neue, zum größten Teil eingeleisige Ergänzungslinie des elektrischen Kleinbahnnetzes der Grazer Tramway-Gesellschaft vom Dietrichsteinplatz nach St. Peter;

II. der politischen Begehung des Projektes für eine zur leichteren Verkehrsabwicklung der vorbezeichneten Linie noch weiters in Aussicht genommene neue Geleiseanlage am Jakominiplatz in Graz

die bedingte Baubewilligung für die ad I. bezeichnete Linie mit Einschluß der von der Kommission festgesetzten Projektsänderungen im Zuge der Teilstrecke km 0·24 bis km 0·40 und der von dieser beantragten Endstation vor dem Gemeindeamte in St. Peter, und für die ad II. bezeichnete Geleiseanlage am Jakominiplatz nach Maßgabe der Kommissionsbestimmungen mit dem ausdrücklichen Bemerken erteilt, daß der ausgesprochene Baukonsens für die St. Peter-Linie erst mit dem Zeitpunkte der Konzessionserteilung für den Bau und Betrieb dieser Linie in Rechtskraft tritt und daß auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 41.578.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Zwickau nach Gabel. (Auflassung der Überfahrtsbrücke in km 4·7/8.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Oktober das zwischen der Direktion der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag und dem Eigentümer der Wirtschaft K.-Nr. 133 in Kunnersdorf, Franz Ackermann, abgeschlossene Übereinkommen vom 3. März 1905, betreffend die Auflassung der ursprünglich in km 4·7/8 der Lokalbahn Zwickau-Gabel kommissionell bestimmten, 3·0 m breiten Überfahrtsbrücke, samt dem ergänzenden Revers vom 11. September 1905, genehmigt. [E.-M.-Z. 43.987.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Korneuburg nach Ernstbrunn. (Baukonsenserteilung für ein einstöckiges Wohngebäude nächst der Station Ernstbrunn.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat unterm 25. September auf Grund des Ergebnisses der im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vorgenommenen Überprüfung für das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Projekt eines einstöckigen Wohngebäudes nächst der Station Ernstbrunn der Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn den Baukonsens namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 45.437.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Eröffnung der Halte- und Verladestelle Rattay für den Gesamtverkehr.) Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesene Halte- und Verladestelle Rattay der Linie Kolin—Čerčan wurde am 20. Oktober für den Gesamtverkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Ungtal-Lokaleisenbahn. (Übergabe des Betriebes an die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.) Mit 1. August 1905 wurde der Betrieb der Ungtal-Lokaleisenbahn den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen übergeben und stellte die Betriebsleitung der Ungtal-Lokaleisenbahn mit 20. Oktober 1905 ihre Amtstätigkeit ein. Es sind demzufolge Betriebsagenden, die auf die Ungtal-Lokaleisenbahn und auf die Zeit vor dem 1. August Bezug haben, ab 20. Oktober 1905 an die Betriebsleitung nach Budapest, V. Lipót-körut Nr. 3, zu adressieren. Reklamationen, Schadenersatz- und Restitutionsansprüche sind jedoch ohne Ausnahme an die Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest einzusenden.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 18. bis 31. Oktober 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

18. Oktbr., *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

19. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

20. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Sultan", Kapitän P. A. Leva, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

21. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

24. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

25. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

26. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

27. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Danubio", Kapitän P. Pavissich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

28. Oktbr., *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „. . . . . . .", Kapitän . . . . . ., mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

31. Oktbr., *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Kapitän T. Giaia, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 95·—.

Venedig.

19. Oktbr., Dampfer „Espero", Kapitän V. Carmelich
23. „ Dampfer „Espero", Kapitän V. Carmelich
26. „ Dampfer „Espero", Kapitän V. Carmelich
30. „ Dampfer „Espero", Kapitän V. Carmelich

} um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

19. Oktbr., um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Kapitän G. Klausberger, mit Berührung von Brindisi.

19. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Carinthia", Kapitän S. Tomanovich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

22. Oktbr., um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Orion“, Kapitän D. Mandich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

24. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Tirol“, Kapitän G. Gillhuber, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santà Maura und Prevesa.

26. „ um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Semiramis“, Kapitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi.

26. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Saturno“, Kapitän . . . . . . , mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

26. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest—Alexandrien B), Dampfer „Elektra“, Kapitän P. Harlovich, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

29. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Ettore“, Kapitän G. Grando, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh.

30. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Salzburg“, Kapitän P. Marassi, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

Ostindien, China und Japan.

27. Oktbr., um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „China“, Kapitän A. Leva, [von Fiume †) am 22. Oktober] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

3. Novbr., um 4 Uhr nachmittags (direkte Linie Triest—Bombay),**) Dampfer „Imperator“, Kapitän F. Mosca, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

6. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay Winterlinie), Dampfer „Vindobona“, Kapitän B. Cobol, [von Fiume†) am 2. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Perseveranza“, Kapitän . . . . . . , [von Fiume †) am 7. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Austria“, Kapitän R. Colledani, [von Fiume †) am 22. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Oktbr., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Bohemia“, Kapitän M. Dabcevich, [von Fiume †) am 25. Oktober] mit Berührung von Brindisi Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoaba, und Durban.

28. Novbr., um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Koerber“, Kapitän A. Foresti. [von Fiume †) am 25. November] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Verschiedene Mitteilungen.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Liquidation.) Mit der in der „Wiener Zeitung“ vom 1., 2. und 3. September 1905 verlautbarten Kundmachung wurden die Aktionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn eingeladen, ihre Aktien bei der Liquidatur der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien, I. Am Hof Nr. 6, gegen vierprozentige österreichische Kronenrente umzutauschen. Als Endtermin für den Aktienumtausch wurde der 15. Dezember 1905 bestimmt; das Äquivalent der bis zu diesem Zeitpunkte nicht umgetauschten Aktien wird bei Gericht erlegt werden.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5proz. Prioritäten I. Em. K 15·—, II. Em. Frcs. 12·50; 4proz. Prioritäten, Stücke zu fl. 1000 K 40·—, zu fl. 200 K 8·—.

Bozen-Meraner Bahn. 4proz. Prioritäten II. Em. Für je K 400 Kapital K 8·—.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten v. J. 1882. Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 200·—, zu Mk. 400 Mk. 8·—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5proz. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872 K 15·—; 4proz. Silberprioritäten v. J. 1887, garantierte und nichtgarantierte, für je fl. 100 Kapital K 4·—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerpflichtig K 10·80, steuerfrei K 12·—.

Österr. Nordwestbahn. 5proz. Prioritätsobligationen lit. B K 9.94·4; 3½proz. Prioritäten lit. B, konvertierte K 6.94·4; 3½proz. Prioritäten lit. B, Em. 1903, für je K 200 Kapital K 3·50.

Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5proz. Prioritäten I. und II. Em., Mk. 10·—; 4proz. Prioritäten Em. 1883, für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—; 3proz. Prioritäten Em. 1895, für je Mk. 200 Kapital Mk. 3·—.

Südbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten Em. 1885, für je Mk. 400 Kapital Mk. 8·—; Em. 1900 Frcs. 10·—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Für die Aktie K 10·—.

Verlosungen.

Am 5. Juni:

Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf. Aktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 1. Oktober:

Neutitscheiner Lokalbahn. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Ostgalizische Lokalbahnen. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 2. Oktober:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4proz. Goldprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 10. Oktober:

Böhmische Nordbahn. 3½proz. Prioritäten, Em. 1903 (Rückzahlung ab 31. Dezember).

Rückzahlungen.

Ab 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4proz. und 5proz. Prioritätsobligationen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Silberprioritäten.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten und Aktien v. J. 1884, steuerfreie und steuerpflichtig.

Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3proz., 4proz. und 5proz. Prioritätsobligationen.

Literatur.

Im Selbstverlage der „Osteuropäischen Tarifrundschau“ ist soeben erschienen:

Nachtrag I zum Russischen Eisenbahn-Gütertarife, gültig vom 1./14. November a./n. St. 1903. In deutscher Bearbeitung. Dieser Nachtrag enthält sämtliche durch die am 1./14. Oktober a./n. St. 1905 in Kraft getretene zweite Auflage des gleichnamigen russischen Originaltarifes hervorgerufenen Änderungen und Ergänzungen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau wird die Lieferung und Montierung der Zentraldampfheizungsanlage in der Werkstätte in Podgórze-Płaszów, ausschließlich der Lieferung der Dampfkessel, im öffentlichen Offertwege vergeben. Es wird verlangt, daß bei der Außentemperatur von — 25° C. ohne Forcierung der Kessel in der Werkstätte die Temperatur von mindestens + 13° C. erreicht werde. Die von der k. k. Staatsbahn-Verwaltung beizustellenden Kessel können den Dampf bis zu 5 Atmosphären Überdruck liefern. Als Heizmaterial wird Sierszaer Kleinkohle mit ca. 4400 Kalorien Heizwert verwendet werden. Die erforderliche Heizfläche der Kessel hat der Offerent genau anzugeben.

Vollendungstermin spätestens Ende Dezember 1905.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Baubedingnisse, Gebäudepläne, Offertformulare u. s. w. können ab 22. Oktober 1905 bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, bezw. auch käuflich erworben werden.

Die diesbezüglichen Offerte, zu denen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind gehörig gestempelt und versiegelt, spätestens bis **13. November 1905, 11 Uhr vormittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau unter der Aufschrift „Offert für Zentraldampfheizungsanlage in der Werkstätte in Podgórze-Płaszów" einzureichen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 11½ Uhr vormittags statt.

Der Offerent hat bis zum 30. November 1905 im Worte zu verbleiben.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur Eisen- und Konstruktionswerke, Werkstätten, selbständige Erzeuger und Konstrukteure auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können.

Das gleichzeitig mit der Offerteinbringung zu erlegende Vadium beträgt K 700 und hat im Erstehungsfalle die Kaution zu bilden.

Offerte, bei denen eine der als deren Bestandteile bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben worden ist, oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist der Offerteinbringung erfolgt ist, ferner solche Offerte, in denen irgend welche Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet (nicht berücksichtigt).

Krakau, im Oktober 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Kundmachung

betreffend die Ausschreibung der Lieferung von Buchbinderarbeiten.

Für den Amtsbezirk der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg wird für das Jahr 1906 die Lieferung von Buchbinderarbeiten im öffentlichen Offertwege vergeben.

Die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse, sowie das Offertformular können in der Abteilung 2 für Rechts- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen und unentgeltlich behoben oder gegen Einsendung des Portos den Interessenten über Verlangen zugesendet werden.

Das mit einer 1 Krone-Stempelmarke auf jedem Bogen versehene und in allen Teilen vollständig ausgefüllte und unterfertigte Offert samt Bedingnissen ist längstens bis **10. November 1905, 12 Uhr mittags,** versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Buchbinderarbeiten" bezeichnet, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg einzureichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Offerte findet am 11. November 1905, 10 Uhr vormittags, statt, und wird den Offerenten freigestellt, derselben beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte ganz, teilweise oder gar nicht zu berücksichtigen.

Mit dem eingereichten Anbote bleiben die Offerenten sechs Wochen vom Schlußtermine der Offerteinreichung gerechnet im Worte.

Lemberg, am 8. Oktober 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. österreichische Staatsbahnen. Rumänische Eisenbahnen.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 gelangen im Verkehre von Wien Nordbahnhof nach Botosani und zwischen Itzkany und Botosani direkte Fahrkarten I., II., bezw. III. Klasse für einfache Fahrt mit der Kombination Schnellzug, Veresti—Botosani Personenzug, ferner für den Verkehr von Wien Nordbahnhof nach Burdujeni, Botosani, Roman, Jasi und Bacau direkte Fahrkarten I., II., III. Klasse für einfache Fahrt mit der Kombination Wien—Czernowitz Schnellzug, sonst Personenzug zur Einführung.

Die Fahrpreise sind aus den in den Stationen zum Aushange gelangenden Preistafeln zu entnehmen.

Vom gleichen Tage an werden die direkten Fahrpreise I., II. und III. Klasse für Schnellzüge zwischen Itzkany und Botosani mangels einer entsprechenden Zugsverbindung aufgehoben.

Wien, am 17. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.770/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905. [1562]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Arbeiter-Rückfahrkarten zwischen Brünn und Schimitz einerseits und Latein bei Brünn anderseits.

Ab 1. November 1905 werden die im Nachtrag II zum Lokalpersonentarife auf Seite 5 enthaltenen Fahrpreise der Arbeiter-Rückfahrkarten in den Relationen Brünn—Latein bei Brünn und Schimitz—Latein bei Brünn von 24 Heller auf 20 Heller berichtigt.

Wien, am 18. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905. [1563]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.).

Aufhebung der Frachtsätze für Sendungen von Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1905 findet der obgenannte Tarif auf Sendungen von den russischen Grenzstationen Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy keine Anwendung. Demgemäß sind diese Stationen auf Seite 3 des vom 1. Oktober 1897 gültigen Tarifnachtrages III unter „I. Änderung der besonderen Bestimmungen", Ziffer 1, zu streichen; in der letzten Zeile derselben Ziffer 1 ist nach den Worten „allen übrigen russischen Stationen" einzuschalten:

(„exklusive Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy)".

Wien, am 18. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.039/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905. [1564]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Außerkraftsetzung von Frachtsätzen des Tarifes, Teil II, Heft 3, im Verkehre zwischen Brünn und Budapester Bahnhöfen.

Die im Nachtrag V des vom 1. Jänner 1901 gültigen Tarifes für den Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, auf Seite 24 und 26, resp. in der am 1. November 1905 in Kraft tretenden Neuauflage dieses Tarifes sub Post 2 auf den Seiten 46, 49, 52, 55 und 58 für Güter der Klassen I, II und A von Brünn nach Budapest-Kelenföld, Budapest d. v., Buda-Császárfürdő-kitérő und Ó-Buda-Filatorigát oder vice versa enthaltenen sämtlichen Frachtsätze werden mit dem 30. November 1905 außer Kraft gesetzt.

Wien, am 18. Oktober 1905. S.B. Z. 12.266-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905. [1565]

Französisch - Belgisch - Deutsch - Österreichisch-Ungarisch - Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personenverkehr über Herbesthal—Cöln—Aschaffenburg.

Tarif, Teil II, Heft E.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. November 1905 werden direkte Fahrscheinhefte III./IV./III. Klasse (IV. Klasse auf den Strecken der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen) mit Gültigkeit für Personenzüge von Wien nach Antwerpen über Passau — Aschaffenburg — Cöln — Herbesthal zum Preise von Frcs. 38·50 eingeführt.

Wien, am 17. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.564/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905. [1566]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für die in den Lagerhäusern der Nagy-Kunságer Sparkassen-Aktiengesellschaft in Kisujszállás eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wird für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Ölsaaten, Ölkuchen, Ölkuchenmehl und Mahlprodukten in vollen Wagenladungen, welche in den Lagerhäusern der Nagy-Kunságer Sparkassen-Aktiengesellschaft in Kisujszállás per Eisenbahn ankommen und aus diesen innerhalb 12 Monaten, vom Tage der Einlagerung, per Eisenbahn weiterbefördert werden, im Österreichisch-Ungarischen, Westungarisch - Österreichischen, Südwestösterreichisch-Ungarischen und Galizisch-Ungarischen Eisenbahnverbande nach Maßgabe der im I. Anhange zum Tarife, Teil I, Abteilung B, enthaltenen „Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert

und reexpediert werden", die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Außer den direkten Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 Heller pro 100 kg berechnet.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 17. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905. [1567]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Genehmigung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Floridsdorf.

Die im Oktober 1905 kundgemachte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist für in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter in Wagenladungen in der Station Floridsdorf auf zwei Tage wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. Oktober 1905, Z. 47.977/16 a, genehmigt.

Wien, im Oktober 1905.

V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905. [1568]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

17. Oktober. Infolge Beschädigung einer Brücke wurde in der Strecke Borki wielkie—Grzymałów der Gesamtverkehr eingestellt.

18. Oktober. In der Strecke Borki wielkie — Grzymałów wurde der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr mit Zug 5053 wieder aufgenommen.

Ausland.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr. (Einführung direkter Frachtsätze.) Mit Gültigkeit vom 10. Oktober wurden direkte Frachtsätze eingeführt:

a) zwischen Stationen der Strecke Züllichau—Wollstein—Grätz (Direktionsbezirk Posen), Landeshut i. Schl.—Schmiedeberg i. Riesengeb., sowie Reinerz—Kudowa (Direktionsbezirk Breslau) einerseits und den Stationen der Neustadt-Gogoliner und Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, Muskau-Teublitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau und der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel anderseits;

b) zwischen der Station Zschipkau (Bezirk Halle a. S.) einerseits und den Stationen der Reinickendorf—Liebenwalde—Gr.-Schönebecker Eisenbahn unter Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze im Mitteldeutschen Privatbahngütertarife zwischen Zschipkau, Station der Zschipkau-Finsterwalder und den Stationen der Reinickendorf—Liebenwalde—Gr.-Schönebecker Eisenbahn.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau.

Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut.) In den Verkehren Pfalz-, Baden- und St. Johann-Saarbrücken-Elsaß-Lothringen-Luxemburg wurde mit Geltung vom 1. September 1905 ein Ausnahmetarif für Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut eingeführt. Der Ausnahmetarif wird nur nachträglich auf besonderen Antrag gewährt.

Über die Anwendungsbedingungen und die Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen auf den Stationen, sowie das Tarifbureau der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Straßburg Auskunft.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Außerkrafttreten von Entfernungen.) Die infolge der im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 79 vom 11. Juli 1905 auf Seite 1810 unter obigem betreff enthaltenen Bekanntmachung noch nach dem 1. Juli 1905 in Kraft gebliebenen Entfernungen etc. für den Verkehr der Stationen Eppingen, Jagstfeld, Immendingen und Villingen der Badischen Staatseisenbahnen mit denjenigen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, bezw. der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, die durch die am 1. Juli 1905 in Kraft getretenen Tarifnachträge in den Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischen Gütertarif, bezw. in das Tarifheft 2 des Schlesisch-Süddeutschen Güterverkehres nicht übernommen worden sind, treten am 1. Dezember 1905 außer Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Staatsbahn-Gruppenwechseltarif I/II. (Einführung eines ermäßigten Frachtsatzes.) Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 wurde für den Verkehr mit der Station Gersdorf (Direktionsbezirk Stettin) ein ermäßigter Frachtsatz des Ausnahmetarifes 10 für Getreide u. s. w. eingeführt.

Über die Höhe des Frachtsatzes geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 15. Oktober 1905 wurden die Stationen Langenhorst und Neuenkirchen bei Rheine des Direktionsbezirkes Münster in alle Abteilungen des Verbandes einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Gütertarif Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen im Privatbetriebe, Teil II, vom 20. August 1901. (Ergänzung.) Für die Beförderung von Getreide, als: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, und von Hülsenfrüchten, im Falle der Verwendung als Saatgut, wird im Badischen Binnengütertarife vom 20. August 1901 und im Gütertarife Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen im Privatbetriebe vom 20. August 1901 ein im Rückvergütungswege zu gewährender Ausnahmetarif Nr. 10 e, bezw. 10 a mit sofortiger Gültigkeit eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Binnenverkehr der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen (voll- und schmalspurige Linien), Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer, Sächsisch-Südwestdeutscher und Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einführung eines ermäßigten Ausnahmetarifes 10 b für Getreide.) Am 10. Oktober 1905 trat im Sächsischen Binnenverkehre und im Verkehre zwischen sächsischen Stationen einerseits und Stationen der Preußisch-hessischen, der Bayerischen Staatseisenbahnen, der großherzogl. Badischen Staatsbahn, der pfälzischen Eisenbahnen, der Lübeck-Büchener, der Eisern-Siegener und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn anderseits ein neuer ermäßigter Ausnahmetarif 10 b für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer und für Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut, in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsverwaltungen und Stationen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Neue Benennung der Station Westerhüsen.) Die an der Bahnstrecke Magdeburg—Schönebeck gelegene Station Westerhüsen wird künftig Salbke-Westerhüsen genannt.

Nassauisch-Oberhessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904. (Einbeziehung der Station Frankfurt-Niederrad.) Mit Wirksamkeit vom 10. Oktober 1905 wurde die Station Frankfurt-Niederrad (der Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M.) in den Ausnahmetarif 1 (Holztarif) einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Dienststellen.

Nordwestdeutsch - Bayerischer und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit sofortiger Gültigkeit werden Reinsbüttel und Wesselburen in den direkten Verkehr des Nordwestdeutsch - Bayerischen Verbandes, Reinsbüttel in den direkten Verkehr nach Tarifheft 2 des Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutschen Verbandes aufgenommen.

Die Tarifentfernungen betragen

für Reinsbüttel 18 km } mehr als für Heide.
„ Wesselburen 14 „ }

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrat Cöln.) Die Tagesordnung der am 25. Oktober 1905 in Cöln abzuhaltenden Gesamtsitzung des Cölner Bezirkseisenbahnrates weist eine Reihe sehr wichtiger Punkte auf, von denen wir folgende hervorheben:

1. Antrag der Handelskammer zu Hagen i. W. auf Gewährung eines Ausnahmetarifes für Kohlen und Roheisen für die Puddel- und Schweißeisenwalzwerke in Rheinland und Westfalen in Höhe des dem Siegerlande gewährten Notstandstarifes für Kohlen und Koks Der Antrag ist in der Sitzung des ständigen Ausschusses von dem Vorsitzenden der Handelskammer Hagen i. W. auf „die Gewährung eines Ausnahmetarifes für Kohlen für die Puddel- und Schweißeisenwalzwerke in Rheinland und Westfalen" beschränkt worden. Der Ausschuß empfiehlt, auch diesen beschränkten Antrag abzulehnen.

2. Antrag der Hüstener Gewerkschaft, Aktiengesellschaft zu Husten, auf Gewährung derselben Frachtermäßigung für Kohle und Roheisen, wie sie dem Siegerlande auf Kohle und Koks zugestanden ist, für ihre in Hüsten und Brachhausen bei Hüsten gelegenen Werke. Der Ausschuß empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

3. Antrag des Fabriksbesitzers Friedrich v. Schenck in Arnsberg: die durch die Beschlüsse des Cölner Bezirkseisenbahnrates vom 26. Oktober 1904 dem Siegerlande in Aussicht gestellte und inzwischen bereits gewährte Frachtermäßigung für Kohlen und Koks außer auf das Lennegebiet des Kreises Altena auch auf das Gebiet der Ruhr oberhalb Fröndenberg auszudehnen". Der Ausschuß empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

4. Antrag des Kommerzienrates Gustav Wilke, Fabriksbesitzer in Iserlohn: „die dem Siegerlande gewährte Frachtermäßigung auf Kohlen und Koks auch auf den Lennebezirk des Kreises Iserlohn auszudehnen, so daß die Station Hohenlimburg in die Frachtermäßigung mit einbezogen wird". Der Ausschuß empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

5. Antrag der Jünkerather Gewerkschaft, auf ihre Bezüge an Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Roheisen eine Ermäßigung von 25 Prozent gegen den bisherigen Tarif zu gewähren. Der Ausschuß lehnt die Befürwortung des Antrages ab, befürwortet dagegen folgenden Antrag des Oberregierungsrates Schröder: „Der Bezirkseisenbahnrat empfiehlt der kgl. Eisenbahnverwaltung, der Jünkerather Gewerkschaft in bezug auf die Frachtlage entgegenzukommen".

6. Der Antrag des Vereines zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen der Eisen- und Stahlindustrie von Elsaß-Lothringen und Luxemburg: „den gegenwärtig für die Beförderung von Hochofenkoks vom Ruhrbezirke nach Lothringen-Luxemburg in Kraft befindlichen Streckensatz von 2·2 Pfg. für den Tonnenkilometer auf 1·8 Pfg. zu ermäßigen". Der Ausschuß empfiehlt Ablehnung.

7. Antrag des Mechernicher Bergwerks-Aktienvereines auf Bewilligung von Frachtermäßigungen für seine Bezüge an Bleierzen, sowie Steinkohlen und Koks und für seine Versendungen an Blei und Sand. Der Ausschuß empfiehlt, eine Frachtermäßigung:

A. für die Bezüge von Bleierz
a) von Seehäfen,
b) vom Umschlagsplatze Cöln,
c) von deutschen Gruben
abzulehnen;

B. für die Bezüge von Steinkohlen und Koks zu befürworten;

C. für den Versand von Blei von Station Mechernich und

D. von Sand von derselben Station abzulehnen und die Frage, ob die befürwortete Frachtermäßigung ohne erhebliche Benachteiligung der gleichen Industrie anderer Plätze auf das antragstellende Werk beschränkt werden könne, zu bejahen.

8. Annahme von Gütersendungen mit durchgehenden Frachtbriefen nach Spanien und Portugal.

Der Ausschuß empfiehlt dem Bezirkseisenbahnrate, sich dahin gutachtlich zu äußern, daß gegen die beabsichtigte Aufhebung der Anordnung, nach welcher die Annahme direkter Frachtbriefe nach Spanien und Portugal zugelassen ist, keine Bedenken bestehen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Bezirkseisenbahnrat Breslau.) Auf der Tagesordnung der am 18. November 1905 stattgefundenen Sitzung standen die Vorlage der Eisenbahn-Direktion Posen und der Antrag des Geheimen Kommerzienrates Herz und Handelskammersyndikus Dr. Hampke in Posen, betreffend Änderungen in den Tarifverhältnissen für den Bezug von Eisen u. s. w. der Spezialtarife I und II von Westdeutschland und Oberschlesien nach Posen, Bromberg und Thorn. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. B I, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1905. (Ergänzungen und Änderungen.) Die Ergänzungen und Änderungen, welche ab 1. Oktober 1905 im deutschen Eisenbahngütertarife, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1905 eingetreten sind, sind mit Wirksamkeit vom gleichen Tage im Heft C, Abschn. I B, für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1905 vorzunehmen.

Rußland. (107. Tarifkonferenz.) Auf der zum 12./25. Oktober in St. Petersburg zusammentretenden 107. Tarifkonferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen werden nachstehende Fragen, die ein allgemeines Interesse haben dürften, zur Verhandlung gelangen:

1. Über die Erhöhung der Gebühren für das Wiegen der Waren.
2. Regulierung der Eisenbahntarife für Bagage- und Eilgutsendungen gegenüber dem neuen Posttarife.
3. Tarifierung von Eisenmangan und Eisensilizium.
4. Ermäßigung des Tarifes für Portlandzement.
5. Ermäßigung des Tarifes für trockenen Ocker und Mumie.
6. Durchsicht des Tarifes für die Beförderung von Gurken.
7. Tarifierung von Milchpulver „Galakton".
8. Ermäßigung des Tarifes für Graphit.
9. Über die Erhebung der Gebühr für das Lagern von Waren auf den Versandstationen.
10. Beseitigung von Mißverständnissen bei der Tarifierung von Getreide in geschnittenem Zustande.
11. Erklärung des Unterschiedes zwischen Baumwollengarn und Baumwollenzwirn.
12. Durchsicht der Tarife für Jute, Jutegarn, Juteheede, sowie für persischen Hanf.
13. Beseitigung von Mißverständnissen, die bei der Beförderung von leeren Gefäßen in Spezial-Bierwaggons entstehen, durch Vorstellung des Frachtbriefes.
14. Über die Höhe der Lagergebühr für Stufen, Fliesen, Platten, Sockelsteinen und Plieten.
15. Bestimmung darüber, ob die Gebühren für das Aufladen und Verwiegen von Getreidesendungen, welche direkt aus Eisenbahn- oder bei der Eisenbahn angeschriebenen Privat-Elevatoren befördert werden, in den Eisenbahn-Begleitdokumenten aufzuführen und von den Wareneigentümern zu erheben sind, unabhängig von den Gebühren, die von den Elevatoren für die Ausführung dieser Operationen nach ihrer Taxe erhoben werden.
16. Erhöhung der Gebühr für die Stationskosten auf 0·4 Kop. pro Pud für solche Waren, die gegenwärtig nur 0·2 Kop. pro Pud zahlen (d. s. Schlempe, Treber, Scherben, Preßrückstände von Gerbstoffen, Kokos- und Runkelrüben-Preßrückstände, die Waren der dritten Kategorie des Holztarifes, Erde und Ton, Waldprodukte, Bast, Runkelrüben, Melasse, Mist).

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (See- und Flußfrachten.) Libau, 17. September a. St.: Dampferfracht London, Hull, Rotterdam, Antwerpen $11^1/_2$ d bis 1 sh; Ostufer Englands 1 sh $1^1/_2$ d bis $2^1/_4$ d; Englischer Kanal 1 sh $2^1/_4$ d bis $4^1/_2$ d, auf Basis von 320 Pfund Hafer; Stettin, Lübeck, Mk. 9, auf Basis von 2000 kg Roggen; Hamburg, Bremen, Mk. 12 für 2000 kg Hafer. — Nikolajew, 24. September a. St.: Prompt London Frcs. 10, Hamburg Frcs. 10·6, Rotterdam Frcs. 10, Marseille oder Genua Frcs. $10^1/_2$. Pro November—Dezember sind die Frachten nach dem Kontinent um 1 sh, nach Mittelmeerhäfen um Frcs. 1 billiger. — Odessa, 24. September a. St.: Prompt London Frcs. 10, Hull Frcs. 10, Antwerpen Frcs. 10, Rotterdam Frcs. 10, Hamburg Frcs. 10·6, Marseille und Genua Frcs. 10. — Archangelsk, 19. September a. St.: Dampferfracht für Bretter nach Antwerpen Frcs. 52, London $32^3/_4$ bis 35 sh, Hull 34 bis 35 sh, Sharpneß $37^1/_2$ sh, Havre Frcs. 47; Stämme nach Amsterdam Gulden 23, Weizen nach Hamburg 2 sh 3 d pro Quarter.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russische Südwest-Eisenbahnen. (Zugestehung der Rücknahme aufgelieferter Sendungen ohne Entrichtung eines Lagergeldes.) Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß mit Gültigkeit vom 21. September/4. Oktober a./n. St. 1905 den Absendern von Gütern jeder Art freigegeben wird, ihre auf Stationen der Südwest-Eisenbahnen aufgelieferten Sendungen ohne Entrichtung eines Lagergeldes zurückzunehmen, sofern diese Sendungen vor dem 1./14. September a./n. St. 1905 zur Beförderung aufgegeben worden sind.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1739 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 45.382/05		Bausteine	Triest k.k.St.B.	dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Aßling	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Bausteine müssen für den Bau des Karawankentunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Bausteine hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	vom 1. September 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Verschieden	54 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
1740 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 108.947/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Öle der Pos. 0—3 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Aussig Ö.N.W.B. Aussig St.E.G. Schreckenstein	Olmütz transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. **Die Sendungen müssen mit direkt lautenden Frachtbriefen nach Stationen in Galizien oder der Bukowina zur Aufgabe gelangen**	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Österreichischer Eisenbahnverband	228 Heller	119 Heller	109 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis Ende März 1907	
1741 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Die zufolge gleichzeitiger Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte rücksichtlich der Transportstrecken von der Betriebsstelle Tuhaň bei Duby bis Prag (Bubna), Prag (Sandthor) und Prag (Smichow) in der Fracht begünstigten Steinschottersendungen werden vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, gegen Zahlung des ermäßigten Wägegeldes von 70 Heller pro Wagen auf der Geleisebrückenwage in der Station Kladno bahnämtlich abgewogen, wenn ein diesbezüglicher Antrag vom Absender im Frachtbriefe besonders gestellt wird und der Wiegeantrag in jedem Falle folgenden Zusatz enthält: „Ich entbinde / Wir entbinden gleichzeitig die Eisenbahn von jeder Ersatzleistung für das etwaige Unterbleiben der Abwage in Kladno, sowie für die durch die Verwiegung daselbst verursachte Transportverzögerung."											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1742 V.-Bl. Nr. 122 v. 21./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.821-C I/05		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken Nagytétény inkl.—Csáktornya inkl. (jedoch exkl. Székesfehérvár), Nagy-Igmánd inkl.—Moha inkl., Nagy-Czenk inkl.—Nagy-Kanizsa inkl. (jedoch exkl. Szombathely) und Mura-Keresztur inkl.—Barcs inkl.	Brixen Brixlegg Bruneck Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Mühlbach Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der in Rubrik 8 genannten Tarife. 2. Für Mahlprodukte, bezw. Malz als Frachtgut in jedem Gewichte; für Weizen, Buchweizen etc. bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlprodukten und Malz, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den korrespondierenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlprodukten und Malz, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt. 3. Falls die in die Begünstigung einzubeziehenden Getreidesendungen in Stationen einer ungarischen Anschlußbahn der Südbahn nach den nebenbezeichneten Verarbeitungsstationen direkte abgefertigt werden, findet die ab der Übergangsstation auf die Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, daß auf Grund der Bestimmungen in Rubrik 10 die Frachtgebühr für die Gesamtentfernung von der betreffenden Übergangsstation zur Verarbeitungsstation und von letzterer zur Bestimmungsstation der Mahlprodukte, bezw. des Malzes berechnet und die auf diese Weise ermittelte Gebühr jenem Betrage gegenübergestellt wird, den man durch Zusammenstoß der aus dem direkten Frachtsatze auf die Südbahn entfallenden Frachtgebühren für das Getreide einerseits und der für die Mahlprodukte, bezw. das Malz bezahlten Frachtgebühr anderseits erhält. Die hiernach sich ergebende Differenz gelangt zur Rückvergütung	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Tarif für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	0·42 Heller pro 100 kg und 1 km plus je 8 Heller Mgb. pro 100 kg. bezw. plus ungar. Steuer, wobei Heller-Bruchteile auf ganze Heller aufgerundet werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden, denen bezüglich der Mahlprodukte und des Malzes die auf dieselbe Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate, bezw. Aufnahmsscheine beizulegen sind. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	
			und die hieraus erzeugten Mahlprodukte	Brixen Brixlegg Bruneck Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Mühlbach Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	Stationen der Strecken Kufstein inkl.—Avio inkl. und Franzensfeste inkl.—Lienz inkl.									
1743 V.-Bl. Nr. 122 v. 21./X. 1905		k. k. österr. Staatsbahnen	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn, Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld transit (jedoch exkl. Zaprešić—Sziszek (Sisak) und Fiume)	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld-Frauheim Marburg-Hauptbahnhof Maria Rast Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trient (Trento) Villach S.B. Werndorf Wildon — Krainburg Laibach S.B. und St.B.									
		k. k. österr. Staatsbahnen	und die hieraus erzeugten Mahlprodukte, sowie für Malz	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld-Frauheim Marburg-Hauptbahnhof Maria Rast Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trient (Trento) Villach S.B. Werndorf Wildon — Krainburg Laibach S.B. und St.B.	Stationen der Strecken Kufstein inkl.—Avio inkl. und Franzensfeste inkl.—Lienz inkl.									

V.-Bl. Nr. 122 v. 21./X. 1905

Rubrik	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	1744
2. Die Publikation erfolgt von der	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.821-C 1/05
3. und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen bezüglich des Verkehres nach Pola, sowie des Verkehres nach und von Krainburg
4.–6. Das Zugeständnis wird gemacht	siehe unten
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II. Heft 1
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Siehe nebenstehende Tabelle
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden, denen bezüglich der Mahlprodukte, bezw. Mühlen-Trieurabfälle die auf dieselbe Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate beizulegen sind. Den Frachtbrief-Duplikaten über Sendungen von Mühlen-Trieurabfällen (Raden, Wicken und sonstige Unkrautsamen) sind weiters die vom k. k. Hafen- und Seesanitätskapitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Zertifikate über die erfolgte Verschiffung der betreffenden Sendungen nach zollausländischen Häfen beizuschließen. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Österreichischen Lloyd oder der kgl. Ungarischen Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria" befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Zertifikate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet
14. Besondere Bemerkungen	

4. für Artikel: Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste

5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route):

von	nach
a) Stationen der Strecken Budapest S.B.—Komárváros, Székesfehérvár—Komárom und Lajta-Szt. Miklos—Gelse; b) Stationen der Strecken Barcs—Zákány und Nagy-Kanizsa—Csaktornya; c) Sziszek (Sisak)	I. Laibach S.B. und Franzdorf
	II. Cilli
	III. Marburg Hptbhf.
	IV. Feistritz
	V. Krainburg

4. für Artikel: und die hieraus erzeugten Mahlprodukte, sowie die hierbei gewonnenen Mühlen-Trieurabfälle (Raden, Wicken und sonstige Unkrautsamen), für diese Abfälle aber nur im Export nach dem Zollauslande über Triest seewärts

5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route):

von	nach
I. Laibach S.B. und Franzdorf	1. Triest-S. Andrae
II. Cilli	2. Triest S.B., bezw. k.k.St.B.
III. Marburg Hptbhf.	3. Pola
IV. Feistritz	4. Stationen der Strecken Görz—Abbazia—Mattuglie, Prestranek—Loitsch, dann Grignano
V. Krainburg	5. Cormons

6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen:

1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der in Rubrik 8 genannten Tarife.
2. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Zusammenladen von Mahlprodukten und Mühlen-Trieurabfällen ist nicht zulässig. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlprodukten oder Mühlen-Trieurabfällen, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den korrespondierenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlprodukten oder Mühlen-Trieurabfällen, bezw. Weizen, Buchweizen etc. deckt.
3. Falls die in die Begünstigung einzubeziehenden Getreidesendungen in Stationen einer ungarischen Anschlußbahn der Südbahn nach den unter I—V genannten Stationen direkt abgefertigt werden, findet die ab der Übergangsstation auf die Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, daß die auf Grund der in der nebenstehenden Tabelle enthaltenen Frachtsätze zu ermittelnde Frachtgebühr jenem Betrage gegenübergestellt wird, den man durch Zusammenstoß der aus dem direkten Frachtsatze auf die Südbahn und eventuell auf die k. k. Staatsbahnen entfallenden Frachtgebühren für das Getreide einerseits und der für die Mahlprodukte, bezw. die Trieurabfälle bezahlten Frachtgebühr anderseits erhält. Die hiernach sich ergebende Differenz gelangt zur Rückvergütung

Tabelle.

Nach, bezw. von	Getreide von — Stationen der Strecken a) Budapest S.B. bis Komárváros, Komárom bis Székesféhervár, Lajta-Szt. Miklós bis Gelse	Getreide von — Stationen der Strecken b) Barcs bis Zákány, Nagy-Kanizsa bis Csaktornya	Getreide von — c) Sziszek (Sisak)	Mahlprodukte, bezw. Trieurabfälle nach	
	Kumulativfrachtsätze für 100 kg Getreide, bezw. Mahlprodukte und Trieurabfälle in Heller				
I. Laibach S.B. und Franzdorf	—	—	—	1	1) Triest-S. Andrae
	188 *)	153 *)	131 *)	2	2) Triest S.B., bezw. k.k.St.B.
	223 *)	188 *)	166 *)	3	3) Pola
	220	185	163	4	4) Stationen der Strecken Görz bis Abbazia-Mattuglie und Prestranek bis Loitsch, dann nach Grignano
	240	205	183	5	5) Cormons
II. Cilli	—	—	—	1	
	188 *)	153 *)	—	2	
	223 *)	188 *)	—	3	
	220	185	—	4	
	240	205	—	5	
III. Marburg-Hauptbahnhof	—	—	—	1	
	196 *)	161 *)	—	2	
	231 *)	196 *)	—	3	
	228	193	—	4	
	248	213	—	5	
IV. Feistritz	—	—	—	1	
	204 *)	169 *)	—	2	
	239 *)	204 *)	—	3	
	236	201	—	4	
	256	221	—	5	
V. Krainburg	216 *)	181 *)	159 *)	1	
	218 *)	183 *)	161 *)	2	
	253 *)	218 *)	196 *)	3	
	250	215	193	4	
	270	235	213	5	

*) Nur rücksichtlich solcher Sendungen gültig, welche in Triest, bezw. in Pola ausgeladen und mittels Fuhrwerken oder Schiffen abgeführt, bezw. mittels Schlepp-, Magazins- oder Industriegeleisen abgefahren oder endlich in Lagerhäuser gebracht und dort endgültig bezogen werden, also von Triest, bezw. Pola nicht unmittelbar mit der Eisenbahn zur Weiterbeförderung gelangen.

Der Bahnanstalt ist es vorbehalten, sich von dem Verbleib bezüglicher Sendungen Überzeugung zu verschaffen, bezw. die ihr diesfalls notwendig erscheinende Kontrolle zu üben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1745 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.821-C I/04	k. k. österr. Staatsbahnen	**Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I**	Wien-Matzleinsdorf Ebenfurth	Pola	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der in der Rubrik 8 angeführten Tarife. 2. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, rücksichtlich des Verkehres nach Pola und Rovigno Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Verschieden	Heller 215	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Rovigno					215				
					Mitterburg-Pisino					260				
					Dignano					274				
					Canfanaro					270				

<table>
<tr><th>1</th><th>Fortlaufende Nummer</th><th colspan="2">1746</th><th colspan="2">1747</th></tr>
<tr><td>2</td><td>Die Publikation erfolgt von der</td><td colspan="4">Südbahn-Gesellschaft
S.B. Z. 11.821-C I/05</td></tr>
<tr><td>3</td><td>und im Namen der</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td>4</td><td>Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel</td><td>Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste</td><td>und die hieraus erzeugten Mahlprodukte</td><td>Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste</td><td>und die hieraus erzeugten Mahlprodukte</td></tr>
<tr><td>5</td><td>für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von</td><td>a) Stationen der Strecken Budapest S.B.—Balaton-Szt. György, Székesfehérvár—Komárom und Lajta-Szt. Miklós—Zala-Szent Iván;
b) Stationen der Strecke Barcs - Zákány—Mura-Keresztúr</td><td>Nagy-Kanizsa</td><td>A) Barcs
B) Zákány</td><td>Nagy-Kanizsa</td></tr>
<tr><td>5</td><td>nach</td><td>Nagy-Kanizsa</td><td>Triest S.B.</td><td>Nagy-Kanizsa</td><td>Wien (Matzleinsdorf)</td></tr>
<tr><td>6</td><td>bei Erfüllung nachstehender Bedingungen</td><td colspan="4">1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der in Rubrik 8 genannten Tarife.
2. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlprodukten, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den korrespondierenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlprodukten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. deckt.
3. Falls die in die Begünstigung einzubeziehenden Getreidesendungen in Stationen einer ungarischen Anschlußbahn der Südbahn nach den nebenbezeichneten Verarbeitungsstationen direkte abgefertigt werden, findet die ab der Übergangsstation auf die Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, daß die auf Grund der Frachtsätze in Rubrik 10 zu ermittelnde Frachtgebühr jenem Betrage gegenübergestellt wird, den man durch Zusammenstoß der aus dem direkten Frachtsatze auf die Südbahn entfallenden Frachtgebühren für das Getreide einerseits und der für die Mahlprodukte bezahlten Frachtgebühr anderseits erhält. — Die hiernach sich ergebende Differenz gelangt zur Rückvergütung</td></tr>
<tr><td>7</td><td>und gilt in der Zeit</td><td colspan="4">vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906</td></tr>
<tr><td>8</td><td>Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung</td><td colspan="4">Lokaltarif, rücksichtlich des Verkehres nach Triest Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2</td></tr>
<tr><td>9</td><td>Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg</td><td colspan="2">Verschieden</td><td colspan="2">Verschieden</td></tr>
<tr><td>10</td><td>Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg</td><td colspan="2">a) 188 Heller
b) 153 Heller</td><td colspan="2">A) 136 Heller
B) 118 Heller</td></tr>
<tr><td>11</td><td>Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg</td><td colspan="2">Verschieden</td><td colspan="2">Verschieden</td></tr>
<tr><td>12</td><td>Art der Durchführung</td><td colspan="4">Im Rückvergütungswege</td></tr>
<tr><td>13</td><td>Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss</td><td colspan="4">Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden, denen bezüglich der Mahlprodukte die auf dieselbe Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate beizulegen sind. — Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet</td></tr>
<tr><td>14</td><td>Besondere Bemerkungen</td><td colspan="4"></td></tr>
</table>

V.-Bl. Nr. 122 v. 21./X. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1748 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.736-C I/05	k.k. St.B.	Eilgüter, gewöhnliche, im Ausmaße von höchstens ½ m³ und einem Maximalgewichte von 50 kg pro Kollo, exklusive Lebensmittel, Südfrüchte und Obst, dann explosive, feuergefährliche oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassene, sowie zoll- und verzehrungssteuerpflichtige Güter	Wien Südbahnhof	Barcs transit	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen (zu 1000 kg) der genannten Güter während der Begünstigungsdauer in nebenstehenden Relationen.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die an einem Tage für eine Relation aufgelieferten Eilgüter müssen mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten zur Aufgabe gelangen. Jedes Kollo muß mit einem die Aufgabsfirma, sowie die Auf- und Abgabsstation in deutlicher Druckschrift bezeichnenden Anklebezettel versehen sein. Die Beförderung findet nach Tunlichkeit mit bestimmten Zügen statt und wird auch die Auflieferung dieser Güter nach Schluß der offiziellen Aufnahmszeit bis zu einer speziell zu vereinbarenden Stunde zugestanden. Im übrigen bleiben die für Eilgüter bestehenden normalen Bestimmungen aufrecht	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Heller 580	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absender lautende Aufnahmescheine ab Wien, resp. gegen Original-Frachtbriefe nach Wien als Empfänger, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn-Gesellschaft in Wien (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	*) Sendungen müssen nach Dalmatien bestimmt sein und als solche in den Frachtbriefen bezeichnet werden
					Szombathely					320				
					Zala-Szt. Ivan transit					440				
					Nagy-Kanizsa					480				
					Zákány transit					480				
					Balaton-Szt. György transit					620				
					Csáktornya transit					580				
					Graz S.B.					440				
					Marburg Hauptbahnhof					600				
					Cilli					700				
					Laibach S.B.					760				
					Divača transit					780				
					Zágráb (Zagréb) S.B.					770				
					Sziszek (Sisak)					800				
					Abbazia-Mattuglie					720				
					Triest S.B. und Fiume					720				
					Görz					720				
					Klagenfurt S.B.					740				
					Villach S.B.					760				
					Brixen					880				
					Bozen-Gries					940				
					Trient (Trento) Rovereto und Ala					1000				
				oder umgekehrt										
				Wien Südbahnhof	Triest S.B. und Fiume					548 *)				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1749	V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	Bozen-Meraner Bahn	Steine (auch Marmor), glatt behauen, gestockt oder gesägt, Pos. 8—55 d	Meran oder vice versa	Bozen-Gries	**Auflieferung von jährlich mindestens 100 Tonnen in beliebigen Quantitäten.** Das Auf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	59 Heller	50 Heller	9 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmescheine, welche Dokumente längstens **zwei** Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	**Bei Erreichung eines Quantums von 200 Tonnen erhöht sich der Nachlaß um 2 Heller, bei 300 Tonnen um 4 Heller pro 100 kg**
			Steine (auch Marmor), Pos. 8—55 d, auch gehobelt, geschliffen und poliert						59 Heller	50 Heller	9 Heller			
			Bildhauerarbeiten						85 Heller	60 Heller	25 Heller			
1750	V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905		Roh behauene Blöcke aus Laaser Marmor	M e r a n	Bozen-Gries	**Auflieferung von jährlich mindestens 100 Tonnen in Wagenladungen à 10 Tonnen** oder Frachtzahlung hierfür		Lokaltarif der Bozen-Meraner Bahn und Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif	Verschieden	Verschieden	10 Heller		Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	**Für eventuell zur Ausnützung des Ladegewichtes zugeladene Marmorwaren etc. wird der für diese Artikel jeweilig entfallende Frachtsatz zur Einhebung gelangen**
1751	V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905		Kalk, gebrannter, ungelöschter Kalkstaub, Marmormehl	M e r a n	Bozen-Gries	**Minimalquantum jährlich 500 Tonnen.** Auflieferung in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung hierfür		Lokaltarif	30 Heller	24 Heller	6 Heller		**Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmescheine, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1752 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	Bozen-Meraner Bahn		Wein in Fässern, Weinmost, Weintrebern, Praschlet (Weinmaische), dann leer hiervon zurückgehende Fässer	Sigmundskron	Bozen-Gries oder vice versa	**Minimalquantum jährlich 50 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Quantitäten	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	21 Heller	16 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine oder als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens Ende Jänner 1907 in Vorlage gebracht werden müssen	
1753 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905			Bier in Fässern oder in Flaschen, letztere in Kisten verpackt	Vilpian	Meran Bozen-Gries loko	**Minimalquantum jährlich 400 Tonnen.** Aufgabe in Mengen von mindestens 2000 kg pro Frachtbrief und Wagen			34 Heller	25 Heller	9 Heller		Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine oder als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens Ende Februar 1907 in Vorlage gebracht werden müssen	
			Leer zurückgehende Bierfässer, sowie leere oder mit leeren Bierflaschen zurückgehende Bierkisten	Meran	Vilpian				34 Heller	25 Heller	9 Heller			
1754 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905			Bier in Fässern oder in Flaschen, letztere in Kisten verpackt	Vilpian	Bozen-Gries transit	**Minimalquantum jährlich 1000 Tonnen.** Aufgabe in Quantitäten von mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen			34 Heller	29 Heller	5 Heller		Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine oder als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens Ende Februar 1907 in Vorlage gebracht werden müssen	Sendungen müssen für Stationen über Bozen-Gries hinaus bestimmt sein
			Leer zurückgehende Bierfässer, sowie leere oder mit leeren Bierflaschen zurückgehende Bierkisten	Bozen-Gries	Vilpian				34 Heller	29 Heller	5 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1755	V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	Bozen-Meraner Bahn	Zement, auch hydraulischer Kalk, sofern als Rohmaterial für nachstehende Fabrikate bestimmt, dann Zementwaren, wie Steine (Ziegel), Krippen, Tröge, Asch- und Müllkasten, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren, hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen, Wasserbehälter für Azetylengasanlagen, Platten, Fliesen, Dielen und Dachziegel, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh u. dgl. verladen	Untermais und vice versa	Bozen-Gries	**Minimalquantum jährlich 500 Tonnen.** Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	47 Heller	42·3 Heller	4·7 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine oder als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens Ende Februar 1907 in Vorlage gebracht werden müssen	Bei Auflieferung eines Quantums von 1000 Tonnen erhöht sich der Nachlaß um 2·4 Heller, bei Auflieferung von 1500 Tonnen um 4·7 Heller, bei Auflieferung von 2000 Tonnen um 7·1 Heller pro 100 kg
1756	V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	Bozen-Meraner Bahn	Ferrosilizium, Kalziumkarbid	Meran	Bozen-Gries	**Jährliches Minimalquantum 3500 Tonnen.** Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif und bestehende direkte Tarife	Verschieden	Verschieden	15 Prozent von den Sätzen des Lokalgütertarifes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe oder als Absenderin lautende Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Kohlenelektroden, Anthrazit, Drehspäne und sonstige Eisenabfälle, Holzkohle, Kokes, Chamottesteine, nur wenn diese Artikel zur Gewinnung von Ferrosilizium und Kalziumkarbid bestimmt sind	Bozen-Gries	Meran						10 Prozent von den Sätzen des Lokalgütertarifes			
1757	V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	Bozen-Meraner Bahn	Ziegel der Pos. Z—5 der Güterklassifikation	Siebeneich	Meran	**Minimalquantum 1000 Tonnen.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif (Ausnahmetarif VII a)	25 Heller	20 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller		Heller		Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1758 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 46.151/05	Lokalbahn Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenitz-Dobříš	a) Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter der Pos. 8—51, lit. a), b) Pflastersteine aus Pos. 8—51, lit. b), der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Čerčan-Pišely	Hrabovka transit Prag (St.B.) Smichow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	17	28	10	17	7	11	Im Kartierungswege		In dieser Verlautbarung ist die Publikation im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 142 vom 13. Dezember 1904, fortl. Nr. 3216, einbezogen und wird dadurch die letztere Publikation gegenstandslos
					Beneschau				—	12	—	10	—	2			
					Hostivař				14	—	9	—	5	—			
					Nusle-Vršovic				14	23	9	14	5	9			
					Ouřinowes				12	19	9	12	3	7			
					Říčan				12	19	9	12	3	7			
					Strančic				10	15	9	11	1	4			
					Sudoměřic-Nemyšl				17	28	13	21	4	7			
					Tabor				21	34	13	21	8	13			
					Heiligenstadt Nußdorf Wien II (K.F.J.B.)				—	81	—	66	—	15			
				Strančic	Hrabovka				14	23	10	17	4	6			
					transit Prag (St.B.)				12	19	10	17	2	2			
					Smichow				12	19	10	17	2	2			
				Krhanitz	Hrabovka transit Prag (St.B.) Smichow				24	35	17	25	7	10			
				Pořič a. d. Sazawa					30	41	18	29	12	12			
				Požár					28	40	18	29	10	11			
					Nusle-Vršovic				27	34	18	29	9	5			
					Heiligenstadt Nußdorf Wien II (K.F.J.B.)				79	83	69	78	10	5			
			I. Steine der Tarifklasse C II. Steine der Tarifklasse B	Požár	Hrabovka transit Prag (St.B.) Smichow	10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			I. 46 II. 56		I. 41 II. 46		I. 5 II. 10				
					Nusle-Vršovic				I. — II. 51		I. — II. 46		I. — II. 5				
					Heiligenstadt Nußdorf Wien II (K.F.J.B.)				I. 112 II. 121		I. 103 II. 113		I. 9 II. 8				
			I. Pflastersteine aus Pos. 8—51, lit. b), II. Steine der Tarifklasse C, III. Steine der Tarifklasse B,	Eule	Nusle-Vršovic	ad I.: das Ladegewicht des verwendeten Wagens. ad II. und III.: 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			I. 31 II. — III. 49		I. 29 II. — III. 46		I. 2 II. — III. 3				
					Prag				I. 37 II. 48 III. 61		I. 29 II. 41 III. 46		I. 8 II. 7 III. 15				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
1759 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinschotter	Duby *)	Prag (Bubna)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. *) Die Sendungen müssen von der Betriebsstelle Tuhaň bei Duby stammen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	29	22	7	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1907 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Zurückungsgebühr von der Betriebsstelle Tuhaň bis Station Duby von 6 Heller pro 100 kg inbegriffen. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
					Prag (Sandthor)				28	22	6			
					Prag (Smichow)				31	22	9			
1760 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen** Z. 47.351-6/05		Reexpeditionsbefugnis für Schnittholz der Pos. H—17, lit. „c", Ziffer 1 und 2, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Für die Station Budweis		Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Neuauflage vom 1. Juli 1905, Teil II, Heft 1, Abschn. A, VIII 2	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906					Im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
66 V.-B. Nr. 122 v. 21./X. 1905	Nr. 120 vom 17. Oktober 1905	1725	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 12.185-C I/05	Nicht namentlich angeführt	Petroleum-Destillat, d. i. nicht raffiniertes Petroleum	Oderberg (K.F.N.B., Ks.Od.)	Triest oder Fiume	Der in Rubrik 10 ersichtliche zugestandene Frachtsatz von 188 Heller ist zu berichtigen auf 288 Heller	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 123. **Wien, 24. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Oktober 1905, Z. 48.666, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Zuschrift vom 27. September 1905 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die am 11. September 1905 eröffnete, 47·7 km lange Lokalbahn Eszék-Djakovo-Vrpolje dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Diese Lokalbahn steht im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, welche dem Verbande des Internationalen Übereinkommens bereits angehören. Es erscheint daher eine Änderung der Eisenbahnliste nicht erforderlich, und ist die erwähnte neue Linie als mit dem Tage ihrer Eröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten zu betrachten.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 12. Oktober 1905 Kenntnis gegeben.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von der Station Bruck a. d. Leitha einerseits nach Fischamend und anderseits nach Regelsbrunn mit einer Abzweigung von Scharndorf nach Wildungsmauer.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördl. autor. und beeideten Bauingenieur Dr. Karl Rosenberg in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige, eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Bruck a. d. Leitha der Linie Bruck a. d. Leitha—Hainburg der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

a) über Arbesthal nach Fischamend und

b) über Höflein und Scharndorf nach Regelsbrunn mit einer Abzweigung von Scharndorf nach Wildungsmauer

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 12. Oktober 1905. E.-M.-Z. 40.569/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Der Besitzer eines Wasserwerkes haftet ohne Rücksicht auf ein subjektives Verschulden für den durch die Benützung der Wasseranlage anderen Wasserberechtigten erwachsenen Schaden.

(Entscheidung vom 1. Juni 1904, Z. 7802.)

Kläger und Beklagter sind Eigentümer von zwei an einem Kärntner Flusse gelegenen Mühlen- und Sägewerken. Als ohne Zustimmung des Klägers und ohne Einholung der baubehördlichen Bewilligung die Wehranlage des Beklagten durch Auflegen eines Staubaumes und Aufnageln von Brettern derart erhöht wurde, daß eine Erhöhung der Gerinnsohle und erhebliche Rückstauung des Wassers eintrat, erwirkte der Kläger vorerst im administrativen Wege die Beseitigung jener Stauvorrichtungen und verlangte sodann, mit seinem Schadenersatzanspruche auf den Zivilrechtsweg verwiesen, vom Beklagten im Prozeßwege den Ersatz des Schadens, der ihm durch die Rückstauung des Wassers im Betriebe seiner flußaufwärts gelegenen Mühle und Säge erwachsen sei. Vom Beklagten wurde dagegen eingewendet, daß weder er selbst den Staubalken und die Bretter angebracht habe, noch auch sie durch seine Bediensteten anbringen ließ; seinerseits liege demnach kein zum Schadenersatze verpflichtendes Verschulden vor.

Das Prozeßgericht erster Instanz erkannte im Sinne des Klagebegehrens und das Berufungsgericht gab der Berufung des Beklagten keine Folge.

Hierbei gelangte das Berufungsgericht an der Hand der Bestimmungen des § 10 des Reichswasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und der §§ 16, 17, 20, 21 und 22 des Wasserrechtsgesetzes für Kärnten vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 46, zu dem Schlusse, daß den Wasserwerksberechtigten eine über den Rahmen der Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, betreffend den Schadenersatz, hinausgehende Ersatzpflicht treffe und daß derselbe ohne Rücksicht auf ein subjektives Verschulden für alle durch die Benützung des Wassers selbst, bezw. durch die infolge des Wasserbetriebes hervorgerufenen mittelbaren oder unmittelbaren Eingriffe in die Rechtssphäre eines Dritten verursachten Schäden zu haften habe. Daher sei auch im gegebenen Falle der Beklagte ersatzpflichtig, da die fraglichen Stauvorrichtungen nach den erstrichterlichen Feststellungen zu einer Zeit angebracht worden seien, da er Eigentümer des betreffenden Sägewerkes war.

Der Oberste Gerichtshof hat der Revision des Beklagten keine Folge gegeben.

Gründe:

Der behauptete Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung der Sache (§ 503, Z. 4, Z.-P.-O.) liegt nicht vor.

Schon § 10 des Reichswasserrechtsgesetzes bestimmt, daß durch die Benützung von Gewässern die Rechte der übrigen Wasserberechtigten nicht beeinträchtigt werden dürfen. Noch präziser bringt dies der zweite Abschnitt des Wasserrechtsgesetzes für Kärnten mit der Überschrift: „Von der Benützung der Gewässer" zum Ausdrucke, weshalb nicht nur im öffentlichen Interesse, sondern auch zum Schutze von Privatrechten zur Errichtung von Stauwerken und zur Abänderung solcher, insofern sie auf den Lauf, das Gefälle oder den Verbrauch des Wassers Einfluß haben, nach §§ 16 und 17 dieses Landesgesetzes die Bewilligung der zuständigen politischen Behörde erforderlich ist und ein Zuwiderhandeln nach § 70 desselben Gesetzes sogar mit Strafe bedroht ist. Diesen Vorschriften und bezw. den betreffenden Anordnungen der Bezirkshauptmannschaft wurde dadurch zuwidergehandelt, daß am Stauwerke des Beklagten ein Staubalken und Staubretter ohne Zustimmung des Klägers aufgelegt wurden, wodurch eine Rückstauung eintrat, welche den fraglichen Schaden für den Kläger zur Folge hatte. Es wurden demnach gesetzliche Verbindlichkeiten nicht beobachtet, worin ein Verschulden gelegen ist, welches für den hierdurch entstandenen Schaden verantwortlich macht (s. § 1298 a. b. G.-B.). Hierfür sprechen insbesondere auch § 72 des Wasserrechtsgesetzes für Kärnten, wonach bei Übertretung des Gesetzes der Schuldige, abgesehen von der verwirkten Strafe und der Ersatzpflicht gegen Beschädigte, eine eigenmächtige Neuerung, wenn der dadurch Gefährdete oder Verletzte es verlangt oder das öffentliche Interesse es erheischt, auf seine Kosten beseitigen muß, und § 21, wonach dann, wenn durch die infolge eines (bewilligten) Stauwerkes entstandenen Rückstauungen fremde Rechte beeinträchtigt werden (§ 10 des Reichswasserrechtsgesetzes), der Werksbesitzer allerdings nach seiner Wahl entweder die Übelstände zu beseitigen oder den entstandenen Schaden zu vergüten hat. Wird daher sogar bei einem bewilligten Stauwerke der Eigentümer unter Umständen ersatzpflichtig, so muß er es um so mehr werden, wenn der Schaden durch eine unbefugte Neuerung an einem solchen entstanden ist.

Ob die fragliche Neuerung vom Wasserwerksbesitzer selbst veranlaßt oder von seinen Leuten eigenmächtig vorgenommen oder schon bei der Übernahme der Mühle vorgefunden wurde, ist belanglos, weil der Besitzer die von seinen Dienstleuten in Ausübung des Dienstes und in dessen Interesse vorgenommenen Handlungen insbesondere dann zu vertreten hat, wenn er von diesen bei einiger Aufmerksamkeit Kenntnis erhalten konnte und eine Änderung nicht verfügt, der Beklagte von der beanständeten Neuerung bei Beobachtung der schuldigen Aufmerksamkeit Kenntnis erlangen mußte, hiervon spätestens durch die Beschwerde des Klägers bei der Bezirkshauptmannschaft erfahren hat und dessenungeachtet eine Änderung am Stauwerke nicht eintreten ließ. Außerdem muß der Ansicht des Berufungsgerichtes, daß den Besitzer eines Wasserwerkes nach den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für Kärnten schon eine objektive Haftpflicht trifft, aus dessen Gründen zugestimmt und diesfalls noch bemerkt werden, daß jenes Gesetz offenbar von dem Grundsatze ausgeht, daß derjenige, der eine gewerbliche Wasseranlage errichtet, dieses auf seine eigene Gefahr tut und nicht auf die Gefahr dritter Personen, daß er daher auch im Falle vollkommen regelrechten und ordnungsgemäßen Betriebes, wenn Eingriffe in die Rechte Dritter vorkommen, diesen den verursachten Schaden zu vergüten hat, zumal es vollkommen gerecht erscheint, daß derjenige, der aus einem Unternehmen den Vorteil zieht, auch den durch den Betrieb anderen Personen zugefügten Schaden trägt.

Es konnte daher der Revision keine Folge gegeben werden.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl., 1905, St. XVIII.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte schmalspurige Waldbahn von Sokoliki nach Stuposzany. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat unterm 11. Oktober über das von der Firma Politzer, Knoll & Co. in Lemberg vorgelegte Projekt für eine schmalspurige, 15·7 km lange Waldbahn von Sokoliki nach Stuposzany die Vornahme der politischen Begehung in der Zeit vom 27. bis einschließlich 30. Oktober anberaumt. [E.-M.-Z. 48.916.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Aujezd nach Luhatschowitz. (Detailprojekt für die Variante in der Teilstrecke von km 8·0 bis km 8·7: Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Oktober die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, über das von Dr. Cyrill Seifert in Brünn vorgelegte Detailprojekt für die Variante in der Teilstrecke von km 8·0 bis km 8·7 der Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz im Sinne der Bestimmungen des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen ehestens vorzunehmen. Die Kommission wurde auch gleichzeitig ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dieser Amtshandlungen den Baukonsens für das gegenständliche Variantenprojekt im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen und den bereits für die korrespondierende Teilstrecke des Hauptprojektes erflossenen Baukonsens außer Rechtskraft zu setzen. [E.-M.-Z. 45.698.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ausweis

über die

im III. Quartale 1905 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Änderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Änderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österr. Staatsbahnen	**I. Neu eröffnet:** **Haltestellen:** Zagórze bei Skawce zwischen den Stationen Skawce und Wadowice der Linie Sucha — Skawce — Sierza-Wodna	1. Juli 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren für Personen und Gepäck im Nachzahlungswege
	Constantinsbad zwischen den Stationen Weseritz und Constantinsbad der Linie Neuhof—Weseritz	9. Juli 1905	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes erfolgt gegen Nachzahlung im Zuge
	Gimino zwischen den Stationen S. Pietro in Selva und Canfanaro der Linie Divača—Pola	15. Juli 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege
	Konotop-Netluk zwischen den Stationen Solopisk-Rotschov und Hřiwitz der Linie Rakonitz—Laun	25. September 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Fahrkartenausgabe im Zuge. Gepäck im Nachzahlungswege. Nach dem Ausbaue der Wartehalle findet die Fahrkartenausgabe in der Halle statt
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Ladestelle:** Inwald zwischen der Station Andrychau und der Personenhaltestelle Chozina der Lokalbahn Bielitz-Kalwarya	12. August 1905	Für Frachtgüter in ganzen Wagenladungen im Verkehre mit dem Kalkringofen der Firma Klapholz & Comp.	Berechnung der Gebühren von Inwald nach oder in der Richtung nach $\frac{\text{Andrychau}}{\text{Wadowice}}$ die Gebühren ab $\frac{\text{Wadowice}}{\text{Andrychau}}$, nach Inwald von oder aus der Richtung von $\frac{\text{Andrychau}}{\text{Wadowice}}$ die Gebühren bis $\frac{\text{Wadowice}}{\text{Andrychau}}$
Zillertalbahn	**Station:** Jenbach-Südbahn der Linie Jenbach—Mayrhofen	3. August 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die gemischten Züge gehen von der Dispositionsstation Jenbach Z.B. und werden die Züge in der Richtung von Mayrhofen daselbst aufgelöst

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Änderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österr. Staatsbahnen	**II. Geänderte Abfertigungsbefugnisse:** **Haltestellen:** R z ę s n a p o l s k a zwischen den Stationen Lemberg-Kleparów und Brzuchowice der Linie Lemberg—Bełzec (Tomaszów)	5. September 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die gegenständliche Haltestelle war bereits für den Personen- und Gepäcksverkehr bei den Zügen der Lokalbahn Lemberg-Jaworów eröffnet. Berechnung der Gebühren auf Grund der faktischen kilometrischen Entfernungen nach der Personen-Gebührenberechnungstabelle der Lokalbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)
	S e m t s c h zwischen den Stationen Třiblitz und Liebshausen der Linie Obernitz—Sedlitz—Tschischkowitz	10. September 1905	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesen. Fahrkartenausgabe im Zuge. Gepäck im Nachzahlungswege
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	M i c h a l k o w i t z Güternebenstelle der Station Mähr. Ostrau-Oderfurt (auf der Montanbahnstrecke Mähr. Ostrau-Oderfurt—Dombrau gelegen)	10. Juli 1905	Für die Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtgütern	Michalkowitz war bisher nur eine für den allgemeinen Verkehr nicht eröffnete Kohlenladestelle. Überstellungsgebühren für die Beförderung der Güter von der Güternebenstelle nach der Station Mährisch Ostrau-Oderfurt und umgekehrt: a) für Eilgüter 30 Heller für 100 kg; b) für Frachtgüter: 1. in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief 30 Heller für 100 kg, 2. in Mengen von mindestens 5000 kg bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen 20 Heller pro 100 kg
	Z w i n g e n d o r f zwischen den Stationen Pernhofen-Wulzeshofen und Kadolz-Mailberg der Linie Lundenburg—Zellerndorf	20. September 1905	Für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern, sofern die Fracht mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird	Zwingendorf war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Berechnung der Gebühren: Von Zwingendorf nach oder in der Richtung nach Pernhofen-Wulzeshofen / Kadolz-Mailberg die Gebühren ab Kadolz-Mailberg / Pernhofen-Wulzeshofen, nach Zwingendorf von oder aus der Richtung von Pernhofen-Wulzeshofen / Kadolz-Mailberg die Gebühren bis Kadolz-Mailberg / Pernhofen-Wulzeshofen
Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	K r ž e s c h i t z zwischen den Stationen Polepp und Leitmeritz der Linie Wien—Tetschen	1. September 1905	Für den allgemeinen Verkehr in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Krżeschitz war bisher nur für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Wagenladungsverkehr für die Zuckerfabrik Winterberg & Heller eröffnet

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschaffung von Lokomotiven für die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.) Nach Abschluß der Verhandlungen der preußischen Staatsbahnverwaltung mit den Werken über die Beschaffung von 309 Lokomotiven verschiedener Gattung hat nunmehr die Bestellung bei den Werken stattgefunden. Gleichzeitig sind weitere 14 Lokomotiven in Auftrag gegeben worden. Unter Hinzurechnung der bereits bestellten 537 Stück gelangen somit für 1905 860 Lokomotiven zur Anlieferung. Die Gesamtlieferung soll bis zum Ablaufe dieses Etatsjahres beendet sein.

Bayern. (Gesetzentwurf über die Erwerbung der Pfälzischen Eisenbahnen durch den Staat.) Der dem bayerischen Landtage zugegangene Gesetzentwurf, mit welchem die Staatsregierung ermächtigt wird, die Pfälzischen Eisenbahnen (Pfälzische Ludwigsbahn, Pfälzische Maximiliansbahn und Pfälzische Nordbahnen) für den bayerischen Staat zu erwerben, enthält in der Hauptsache folgende Bestimmungen:

Die mit Genehmigung der Staatsregierung von den Gesellschaften ausgegebenen Prioritätsschuldverschreibungen werden nach dem Stande vom 1. Jänner 1909 als Staatseisenbahnschuld zur Verzinsung und Tilgung nach den von den Gesellschaften eingegangenen Verpflichtungen übernommen. Der Staatsminister der Finanzen wird ermächtigt, diese Anlehen für einen von ihm

zu bestimmenden Zeitpunkt ganz oder teilweise zur baren Heimzahlung zu kündigen und die zur Heimzahlung erforderlichen Anlehen aufzunehmen. — Der Staatsminister der Finanzen wird ermächtigt, behufs Beschaffung des an die Aktiengesellschaften hinauszuzahlenden Betrages ein Anlehen im erforderlichen Betrage aufzunehmen. — Bezüglich der an den Staat übergehenden Fonds der Pensions- und Unterstützungskassa etc. etc. bleibt weitere gesetzliche Regelung vorbehalten. — Die Staatsregierung wird ermächtigt, die am 1. Jänner 1909 nicht oder nicht vollständig verwendeten Erlöse aufgenommener Prioritätsanlehen der Eisenbahngesellschaften zur Ausführung von Bauarbeiten oder zu Anschaffungen, für welche sie bestimmt wurden, zu verwenden. — Die aufzunehmenden Staatsanlehen sind auf die Staatseisenbahnen zu versichern. Die Tilgung dieser Anlehen richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maßgebenden Gesetze.

Schiffahrt.

Schiffahrtsverkehr auf der österreichischen Donaustrecke von Passau bis Theben im Jahre 1904. Nach der von der k. k. niederösterreichischen Statthalterei verfaßten statistischen Zusammenstellung gestaltete sich der Schiffsverkehr auf der österreichischen Donaustrecke von Passau bis Theben im Jahre 1904 sehr günstig. Die Wasserstandsverhältnisse waren im ersten Halbjahre und im Spätherbste vorzüglich, nur in den Monaten Juli und August wirkte die außergewöhnliche Dürre für kurze Zeit nachteilig auf den Frachtenverkehr ein. Auf der oberen Donau und in einzelnen Strecken der unteren Donau mußte in dieser Zeit der Frachtdienst zeitweilig ganz eingestellt werden, die hierdurch entstandenen Warenansammlungen wurden jedoch infolge der langen Schiffbarkeitsdauer wieder bewältigt.

Im Berichtsjahre kamen — von kleineren Unfällen abgesehen — auch mehrere schwere Havariefälle vor, bei welchen Warenboote und deren Ladung beschädigt wurden; doch konnten in allen Fällen die Objekte und deren Ladungen geborgen und die Fahrzeuge selbst wieder betriebsfähig gemacht werden.

Der Schiffahrtsbetrieb wurde am 29. Februar (1903: 28. Februar) aufgenommen und am 28. Dezember (1903: 29. Dezember) eingestellt. Die Schiffahrtsdauer betrug sohin 304 Tage, genau so viel wie im Jahre 1903.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft importierte im Jahre 1904 insgesamt 4,548.960 q (1903: 4,595.049 q); der Export betrug 3,076.712 q (1903: 2,851.308 q). Die ca. 7·8 Prozent betragende Exportzunahme ist in erster Reihe der gesteigerten Ausfuhr von industriellen Fabrikaten, dann jener von Hölzern und landwirtschaftlichen Produkten zuzuschreiben.

Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte einen Importverkehr von 1,436.017 q (1903: 1,353.674 q) und einen Exportverkehr von 68.925 q (1903: 83.333 q) zu verzeichnen. Die Erhöhung des Importes ist hauptsächlich auf die Mehreinfuhr von Hölzern, industriellen Fabrikaten und landwirtschaftlichen Produkten zurückzuführen.

Die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft hat im Jahre 1904 talwärts überhaupt keine Waren verfrachtet (1903: 30.634 q); der Importverkehr betrug 535.707 q (1903: 608.598 q).

Im Transitverkehre wurden von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft stromabwärts 158 525 q (1903: 131.227 q) und stromaufwärts 828.767 q (1903: 1,564.621 q), von der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft stromabwärts 82.684 q (1903: 69.324 q) und stromaufwärts 352.388 q (1903: 382.197 q) durchgeführt.

Die Donau-Regulierungs-Unternehmung verfrachtete im Jahre 1904 zum Zwecke der Ausführung und Instandhaltung von Strombauten 2,457.000 q (1903: 2,996.300 q) Bruchsteine, 1,708.000 q (1903: 4,660.000 q) Baggerschotter, 39.000 q (1903: 38.000 q) Kohle und Holz und 8500 q (1903: 17.000 q) Eisen, Schienen und Schwellen, Waggons, Lokomotiven, Baurequisiten und sonstige Geräte.

Die Zahl der von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft remorkierten fremden Fahrzeuge betrug 1024 (1903: 1047), die Gewichtsmenge der mit diesen Fahrzeugen beförderten Waren 7210 q (1903: 1773 q).

Die Zahl der von der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der österreichischen Donaustrecke im Jahre 1904 beförderten Personen betrug 457.553 (1903: 396.340); hiervon entfallen auf die Strecke Passau—Wien (Postschiff) 161.788 (1903: 150.975), Grein—Melk—Krems—Hollenburg (Lokalschiff) 126.305 (1903: 94.772), Passau—Linz (Lokalschiff) 48.904 (1903: 49.724), Wien—Budapest (Postschiff) 49.787 (1903: 43.933), Wien—Preßburg (Lokalschiff) 40.059 (1903: 36.698), Wien—Freudenau 27.758 (1903: 20.288) und Donau-Rundfahrten 2952 (1903: 0) Personen. Gegen das Vorjahr wurden insgesamt um 61.213 Personen mehr befördert.

Die Anzahl der zu Berg und Tal im Wiener Donaukanale angekommenen Fahrzeuge (Ruderschiffe und Flöße) betrug 2164 (1903: 2145). Mit diesen Fahrzeugen wurden insgesamt 2,857.800 q (1903: 2,797.185 q) Güter befördert.

Preußen. (Elbestrombauten im Jahre 1904.) Während des Rechnungsjahres 1904 wurden im Königreiche Preußen für Regulierungsbauten an der Elbe und Verbesserung der Elbefahrwasserrinne insgesamt Mk. 2,677.102 verausgabt. Von diesem Betrage entfielen auf neue Strom- und Uferwerke Mk. 536.567; auf Unterhaltung vorhandener Werke Mk. 897.489; auf Pflanzungen und Besteckungen Mk. 82.202; auf Räumung des Fahrwassers Mk. 518.814; auf Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 51.726; auf allgemeine Kosten (Beschaffung von neuen Dampffahrzeugen, Betrieb, Unterhaltung und Ergänzung der Fahrzeuge und Geräte, Unterhaltung der Dienstgebäude, Häfen, Pegel u. s. w., Wassermessungen, Pegelbeobachtungen u. s. w.) Mk. 590.304.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXLVI. Stückes.) Das am 12. Oktober 1905 herausgegebene CXLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2070: Erlaß der Landesregierung in Sarajevo vom 22. September 1905, Z. 149.020/I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Bezirke Prnjavor gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 2071: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Oktober 1905, Z. 39.951, betreffend die Einfuhr von lebenden Rindern aus Österreich-Ungarn nach dem Schlachthofe der Stadt Ludwigshafen a. Rh.

Nr. 2072: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Oktober 1905, Z. 46.167, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Kroatien-Slawonien.

Nr. 2073: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 28. August 1905, Z. 63.625, betreffend die Bestimmung der Station Djakovo als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des CXLVII. Stückes.) Das am 14. Oktober 1905 herausgegebene CXLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2074: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 10. Oktober 1905, Z. 27.289, betreffend die Aufhebung des Ein- und Ausfuhrverbotes für Klauentiere aus dem politischen Bezirke Bielitz (Land) und dem Stadtgebiete Bielitz.

— (Inhalt des CXLVIII. Stückes.) Das am 17. Oktober 1905 herausgegebene CXLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2075: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 10. Oktober 1905, Z. 228.725, betreffend die Auflassung der Ein- und Ausladestation für Viehtransporte Tachau.

Nr. 2076: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 3. Oktober 1905, Z. 46.668, betreffend die Bestimmung der Station Schruns der Lokalbahn Bludenz-Schruns als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2077: Verordnung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 5. Oktober 1905, Z. 142.340, betreffend die Bestimmung der Station Trzebinia als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2078: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 7. Oktober 1905, Z. 147.048, betreffend Maßnahmen aus Anlaß der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 2079: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. Oktober 1905, Z. 244.790, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche in den bayerischen Grenzorten Redenbach und Griesbach.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für den Bedarf der k. k. Staatsbahnen im Jahre 1906 gelangen **Eisen-Oberbaumaterialien** im Offertwege zur Vergebung, welche in approximativer Menge nachstehend angegeben sind, und zwar:

Post-Nr.	Bezeichnung des Materiales	Maßgattung	Beizustellen franko Waggon einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen: des westl. Netzes	des mähr.-schlesischen Netzes	in Galizien	Zusammen
1	Laschenschrauben des Systems I a	Tonnen	9·7	—	—	9·7
2	Fixierungsringe des Systems I a, 24 mm l. D.	Mille	15·3	—	—	15·3
3	Schwellenschrauben des Systems I a, gewalzt, unverzinkt	Tonnen	92·1	—	—	92·1
4	Schienenstühle des Systems I a aus zähem grauen Gußeisen	„	1259·5	—	—	1259·5
5	Laschenschrauben des Systems X a mit Bundmuttern	„	93·1	4·7	34·8	132·6
6	Schwellenschrauben des Systems X a, gewalzt, unverzinkt	„	150·5	7·6	56·4	214·5
7	Hakennägel des Systems X a/XXIV	„	215·6	10·9	80·7	307·2
8	Verstärkte Weichen, System X a, mit 5·100 m langen Zungen auf Eisen-Querschwellen, inkl. Herzstückspitzen mit anmontierten Flügelschienen, und zwar: a) einfache Weichen für Lokalstellung b) „ „ „ Zentralstellung c) zweiseitige Weichen für Lokalstellung d) „ „ „ Zentralstellung . . . . . . zusammen	Stück	116	6	40	162
	Ferner je nach Bedarf:					
9	Herzstückspitzen mit anmontierten Flügelschienen, System X a	Stück				
10	Verstärkte zweiseitig verschränkte Doppelweichen, System X a	„				
11	„ Kreuzweichen für Parallelgeleise, System X a, das Mittelstück auf Holz-, die Weichen auf Eisenschwellen (exklusive Holzunterlagen)	„				
12	„ Kreuzweichen für Parallelgeleise, System X a, ganz auf Holzschwellen (exklusive Holzunterlagen)	„				
13	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise, System X a (auf Eisenschwellen)	„				
14	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise, „ X a (auf Eisenschwellen)	„				
15	Ganze englische Weichen, „ X a (auf Eisenschwellen)	„				
16	Halbe englische Weichen, „ X a (auf Eisenschwellen)	„				
17	Geleisedurchschneidungen, Winkel 8°, „ X a (auf Eisenschwellen)	„				
18	Verstärkte Kreuzweiche für Parallelgeleise, System X a, wie Post 11,					
	a) kombiniert mit 1 Stück ganzer englischer Weiche (auf Eisenschwellen)	„				
	b) „ „ 2 „ ganzen englischen Weichen (auf Eisenschwellen)	„				
	c) „ „ 3 „ „ „ „ (auf Eisenschwellen)	„				
	d) „ „ 4 „ „ „ „ (auf Eisenschwellen)	„				
19	Verstärkte Kreuzweiche für Parallelgeleise, System X a, wie Post 12,					
	a) kombiniert mit 1 Stück ganzer englischer Weiche (auf Eisenschwellen)	„				
	b) „ „ 2 „ ganzen englischen Weichen (auf Eisenschwellen)	„				
	c) „ „ 3 „ „ „ „ (auf Eisenschwellen)	„				
	d) „ „ 4 „ „ „ „ (auf Eisenschwellen)	„				
20	Einfache 6°ige Flußstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
21	Doppelte 6°ige Flußstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
22	Einfache 8°ige Flußstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
23	Doppelte 8°ige Flußstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
24	Einfache 8° 44′ Flußstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
25	Einfache 10°ige Flußstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
26	Doppelte 10°ige Flußstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
27	Einfache 12°ige Flußstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
28	Doppelte 12°ige Flußstahlkreuzungen des Systems X und XI	„				
29	Verstärkte Weichen, System X a, mit 5·100 m langen Zungen auf Holz-Querschwellen, exkl. Herzstücken und Holzunterlagen, und zwar:					
	a) einfache Weichen für Lokalstellung	„				
	b) „ „ „ Zentralstellung	„				
	c) zweiseitige Weichen für Lokalstellung	„				
	d) „ „ „ Zentralstellung	„				

Post-Nr.	Bezeichnung des Materiales	Maßgattung	Beizustellen franko Waggon einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen des westl. Netzes	des mähr.-schlesischen Netzes	in Galizien	Zusammen
30	Einfache 6°ige Herzstücke, System Xa, für Holzschwellen	Stück				
31	Laschenschrauben des Systems XXIVa mit Bundmuttern	Tonnen				
32	Verstärkte einfache Weichen nach System XXIVa — komplett samt Schienen, doch exklusive Kreuzungen und Holzunterlagen	Stück				
33	Verstärkte zweiseitige Weichen nach System XXIVa — komplett samt Schienen, doch exklusive Kreuzungen und Holzunterlagen	„				
34	Einfache 6°ige Flußstahlkreuzungen des Systems XXIVa	„				

Die Offerte haben sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Teile desselben unter genauer Bezeichnung des für jede der drei Lieferungsgruppen gewählten Auflieferungsortes zu beziehen.

Die Lieferung aller unter Post-Nr. 1 bis inkl. Nr. 8 angeführten Materialien muß im Laufe des Monates Dezember 1905 beginnen und in annähernd gleichen Monatspartien derart fortgesetzt werden, daß sie bis längstens anfangs April 1906 vollkommen effektuiert ist.

Für die Lieferung der unter Nr. 9 bis 34 angeführten Materialien wird dem Lieferanten je eine Lieferfrist von acht Wochen vom Tage der eventuellen Bestellung zugestanden.

Offertformulare, Lieferungsbedingnisse und Pläne erliegen bei der Abteilung 10 (Spezial-Beschaffungsbureau) der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien (XV. Felberstraße Nr. 2) zur Einsicht und hat jeder Offerent bei Vorlage seines pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehenen Offertes sich strikte an das Formular zu halten.

Das Offert muß versiegelt längstens bis **6. November d. J., 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien (Fünfhaus, Administrationsgebäude), versehen mit der Aufschrift: **„Offert für Oberbaumaterial“,** eingereicht werden.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird am 7. November d. J., 9 Uhr vormittags, durch die hierzu bestimmte Kommission der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien stattfinden und steht es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich vor, eingebrachte Offerte ganz, teilweise oder gar nicht zu akzeptieren.

Offerte, welche den aufgestellten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Oktober 1905.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ungarisch-Norddeutscher Tierverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für lebendes Geflügel als Eilgut und von Fahrgebühren für Tierbegleiter.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen a) für lebendes Geflügel als Eilgut, b) für Tierbegleiter zwischen sämtlichen ungarischen Tarifstationen der Abteilung A des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr einerseits und den Stationen Hannover (Eilgut-Abf.) und Hannover-Möhringsberg anderseits direkte Frachtsätze im Kartierungswege, bezw. Fahrgebühren zur Einführung.

Diese Frachtsätze, bezw. Fahrgebühren werden gebildet durch Zuschlag der nachstehend angeführten Anstoßbeträge an die für Braunschweig Hauptbahnhof bestehenden Frachtsätze, bezw. Fahrgebühren:

Zwischen	Hannover (Eilgut-Abf.) Hannover-Möhringsberg — Anstoßbeträge in Pfennig an die Frachtsätze für lebendes Geflügel als Eilgut für 100 kg der Station Braunschweig Hauptbahnhof	Hannover (Eilgut-Abf.) Hannover-Möhringsberg — Anstoßbeträge in Pfennig an die Fahrgebühren für einen Tierbegleiter bei der Hinfahrt der Station Braunschweig Hauptbahnhof
Kassa	70	118
den übrigen ungarischen Stationen	86	118

Wien, am 18. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1569]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Abänderung des Tarifes für den Rollfuhrdienst in Olmütz.

Der im Februar 1901 kundgemachte Tarif für den Rollfuhrdienst in Olmütz, d. i. für die Abstreifung der auf dem Bahnhofe der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Olmütz anlangenden Eil- und Frachtgüter, welche auf Grund des § 68 des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, ohne vorhergehende Avisierung durch Herrn Karl Pollak, Spediteur in Olmütz, den Empfängern zugestellt werden, wird ab 10. November 1905 in nachstehender Weise abgeändert:

Post-Nr.	Vom Bahnhofe der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Olmütz	Eilgüter: bis einschließlich 25 kg	Eilgüter: bis einschließlich 50 kg	Eilgüter: über 50 kg für je 50 kg mehr	Frachtgüter: bis einschließlich 50 kg	Frachtgüter: über 50 kg für je 50 kg mehr
		Heller pro Frachtbrief und Sendung				
1	In den Stadtrayon	30	40	30	30	20
2	In das sogenannte Beamtenviertel	30	40	30	40	20

Die sonstigen Bestimmungen des eingangs erwähnten Tarifes bleiben auch weiterhin vollinhaltlich in Wirksamkeit.

Wien, im Oktober 1905.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1570]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Änderung von Frachtsätzen im Tarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen Arnoldstein-Hermagor, Trient-Tezze und Zeltweg—Wolfsberg—Unter-Drauburg einerseits und Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden auf den Seiten 8 und 9 des obgenannten Tarifes in der Schnitttariftabelle A die Schnittfrachtsätze für ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut wie folgt ersetzt:

Station	Ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut Heller	Station	Ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut Heller	Station	Ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut Heller
Bischofshofen	540	Imst	361	St. Johann i. Tirol	421
Bludenz	493	Kirchberg i. Tirol	397	St. Margrethen	564
Borgo	261	Kitzbühel	409	St. Veit a. d. Glan	517
Bregenz	552	Landeck	385	Schaan-Vaduz	528
Bruck-Fusch	493	Lauterach	552	Schönwies	373
Buchs	540	Leogang	457	Schwarzach	552
Dornbirn	540	Liezen	646	Schwarzach-St. Veit	516
Feldkirch	516	Lochau	564	Silz	337
Fieberbrunn	433	Lustenau	564	Söll-Leukenthal	373
Flaurling	325	Nendeln	528	Stainach-Irdning	634
Flirsch	409	Nenzing	505	Stams	337
Frastanz	505	Ötzthal	349	Straßenhaus	493
Götzis	528	Pergine	194	Taxenbach	493
Golling	564	Pettneu	421	Telfs	325
Gröbming	611	Piaus	397	Villazano	156
Hallein	575	Radstadt	564	Völs	304
Hard-Fussach	552	Rankweil	516	Werfen	540
Haus	599	Roppen	349	Westendorf	396
Hermagor	546	Saalfelden	469	Wilten	304
Hochfilzen	445	Salzburg	599	Wörschach	634
Hohenems	528	St. Anton	421	Zell a. See	481
Hopfgarten	385	St. Johann i. Pong.	528	Zirl	312
Hüttau	552				

Wien, am 19. Oktober 1905. S.B. Z. 12.337-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1571]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1903.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt in Ergänzung des Abschnittes I des obenbezeichneten Tarifes nachstehender Frachtsatz zur Einführung:

Von	Nach Kitzingen transit*) Frachtsatz in Pfennig für 100 kg
Vorchdorf-Eggenberg	137

*) Siehe Tarifbestimmungen Seite 7 des Haupttarifes.

Wien, am 20. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.041/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1572]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen in Ergänzung der Abteilung IV des Ausnahmetarifes Nr. 16 (Holzstoff u. s. w.) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Nürnberg Hauptbahnhof Frachtsätze in Mark für 100 kg
Ischl	1·49
Vorchdorf-Eggenberg	1·56

Wien, am 20. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.950/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 123 v. 24. X. 1905. [1573]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Änderung von Frachtsätzen im Tarife, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten folgende neue Frachtsätze, und zwar jene unter a) für Eilgut, ermäßigtes und besonders ermäßigtes, jene unter b) für Güter des Ausnahmetarifes II in Kraft, und es werden dadurch die für die betreffenden Stationsverbindungen auf den Seiten 132—227 des vom 1. Februar 1904 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 2 (Verkehr mit Triest), resp. auf den Seiten 68 bis 71 des Nachtrages I hierzu enthaltenen einschlägigen Frachtsätze geändert, bezw. ersetzt:

Nach oder von	a) Frachtsätze für 100 kg in Heller	b)
Acsád	488	—
Agfalva	595	125
Balaton-Szt. György	478	—
Brod Moravic	383	—
Buccari (Bakar)	320	—
Bük	510	—
Cameral-Moravica (Komarske-Moravice)	383	—
Delnice	365	—
Fužine	347	—
Keszthely	508	—
Kis-Szabadka	356	—
Komárváros	435	—
Kotor-Alsó-Domboru	393	—
Lajta Szt. Miklós	644	121
Lajta-Ujfalu	—	131
Légrád	356	—
Lekenik	315	—
Lépesfalva-Somfalva	617	126
Lič	338	—
Lokve	356	—
Lövö	531	—
Márcz-Nádasd	617	123
Meja	320	—
Moba	533	—
Mura-Keresztúr	371	—
Mura-Király	371	—
Nagy-Czenk	574	—
Nagy Gorica (Velika Gorica)	272	—
Nagy-Kanizsa	393	—
Nagy-Márton	617	123
Plase	329	—
Rétfalu-Siklós	638	123
Savanyukút	638	121
Skrad	374	—
Sopron d. v./S.B.	595	—
Szarazvám	—	136
Vrbovsko	392	—
Vulka-Pordány	—	137

Wien, am 18. Oktober 1905. S.B. Z. 12.265-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1574]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgütertarif.

Einführung des Nachtrages II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3 (G.-G.-T., I. Band, 1. Abteilung, Tarif Nr. 2 C).

Der Nachtrag II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, tritt zu den unten näher bezeichneten Gültigkeitsterminen in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. den Tarif für die Lokalbahnen: Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow, Swětla-Ledeč Kácow, Sedletz-Kuttenberg — Zruč, Nusle-Modřan und Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřiš;

II. den Tarif für die Lokalbahn Bludenz - Schruns (Montafonerbahn);

III. den Tarif für die Teilstrecke Sudoměř-Skalsko—Sobotka der Lokalbahn Sudoměř - Skalsko — Alt-Paka;

IV. Änderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Dieser Nachtrag gilt:

ad I: vom Tage der Betriebseröffnung der Teilstrecke Kuttenberg Stadt—Zruč der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč;

ad II: vom Tage der Betriebseröffnung;

ad III: vom Tage der Betriebseröffnung;

ad IV: vom 1. November 1905; hinsichtlich der Aufhebung des Tarifes der Kremstalbahn und der damit im Zusammenhange stehenden Änderungen jedoch vom Tage der Betriebseröffnung der Teilstrecke Klaus — Spital a. Pyhrn der Pyhrnbahn.

Mit dem unter I angegebenen Gültigkeitstermine treten ferner außer Kraft: Die Tarife im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Juli 1905, I. Abteilung, und zwar unter:

a) 1 f) (Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla-Ledeč-Kácow),

b) 1 h) (Nusle-Modřan und Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřiš).

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 40 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 21. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.242/05.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1575]

Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr.

Neuausgabe des Tarifes für den obgenannten Verkehr.

Mit 1. Dezember 1905 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen im Sächsisch-Böhmischen Rundreiseverkehre auf feste Fahrscheinhefte zur Ausgabe.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif, gültig vom 1. März 1898 nebst Nachtrag I und Berichtigungsblatt, aufgehoben.

Wien, am 18. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.938/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1576]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter einfacher Personenzugsfahrkarten zwischen Böhm.-Kamnitz und Lobositz.

Mit 15. November 1905 gelangen direkte einfache Personenzugsfahrkarten zwischen Böhm.-Kamnitz einerseits und Lobositz anderseits über Bodenbach zu den Preisen von K 6·70 für die I. Klasse, K 4·30 für die II. Klasse und K 2·30 für die III. Klasse pro Person zur Einführung.

Wien, am 18. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1577]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Einführung direkter Frachtsätze für Bruchsteine und Schotter von Czernosek nach Amstetten und Herzogenburg.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Bruchsteine und Schotter der Pos. S—51 a der allgemeinen Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze in Kraft, und zwar:

	Heller pro 100 kg
Von Czernosek Ö.N.W.B. nach Amstetten . .	95
„ „ „ „ Herzogenburg	95

Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien.

Wien, am 19. Oktober 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1578]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 112 vom 28. September 1905 auf Seite 2398 unter [1425] enthaltene Kundmachung ist dahin zu ergänzen, daß die Frachtsätze für die Beförderung von Holzwolle von Molit und Pozoritta nach Galati transit nach den auf Seite 13 unter I b enthaltenen Besonderen Bestimmungen des Tarifes, Teil II, für den obbezeichneten Eisenbahnverband nur im Rückvergütungswege anzuwenden sind.

Im Kartierungswege gelten für die bezüglichen Transporte nachstehende Frachtsätze:

	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 5000 kg	10.000 kg
	Centimes pro 100 kg	
Von Molit nach Galati	403	335
„ Pozoritta nach Galati	437	355

Wien, am 20. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.036/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1579]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für die in den Lagerhäusern der Sparkassa-Aktiengesellschaft in Ermihályfalva eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Ölsaaten, Ölkuchen, Ölkuchenmehl und Mahlprodukte in vollen Wagenladungen, welche in den Lagerhäusern der Sparkassa-Aktiengesellschaft in Ermihályfalva per Eisenbahn anlangen und aus diesen Lagerhäusern innerhalb zwölf Monaten, vom Tage der Einlagerung, per Eisenbahn weiterbefördert werden, wird bis auf Widerruf im Österreichisch-Ungarischen, Westungarisch - Österreichischen, Südwestösterreichisch-Ungarischen und Galizisch-Ungarischen Eisenbahnverbande nach Maßgabe der im I. Anhange zum Tarife, Teil I, Abteilung B, enthaltenen „Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden“, die Reexpeditionsbegünstigung in solchen Relationen bewilligt, in welchen die Instradierung auf Grund der bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften über Ermihályfalva erfolgt.

Außer den direkten Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 Heller pro 100 kg berechnet.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 20. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1580]

Güterverkehr mit Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Ergänzung der Inhaltsangabe des Tarifnachtrages I.

Die in der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 120 vom 17. Oktober 1905 verlautbarten Kundmachung [1537] vom 14. Oktober 1905 enthaltene Inhaltsangabe des mit Gültigkeit vom 1. November 1905 zur Einführung gelangenden Nachtrages I zu dem Tarife für den obengenannten Güterverkehr wird dahin ergänzt, daß mittels dieses Tarifnachtrages die Stationen Badgastein, Dorfgastein und Hofgastein einbezogen werden.

Wien, am 21. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.100/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1581]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Übersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Lokal-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der von derselben betriebenen Lokal- und Pachtbahnen.

Ein Nachtrag I zur obigen Übersicht, enthaltend Änderungen und Ergänzungen derselben nach dem Stande vom 1. September 1905, ist zur Ausgabe gelangt und können Exemplare desselben bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien, sowie im Wege der Stationen zum Preise von K 1·50 bezogen werden.

Wien, am 18. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905. [1582]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung von solchen.

Böhmische Nordbahn.

19. Oktober. In der Strecke Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel der Linie Röhrsdorf—Deutsch-Gabel wurde der Gesamtverkehr mit Zug 304 wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

18. Oktober. Auf der Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów wurde der Güterverkehr mit Zug 5053 wieder aufgenommen.

20. Oktober. Wegen Brückenbrandes zwischen den Stationen Frassin a. M. und Molit der Lokalbahn Hatna-Dorna Watra wird der Güterverkehr zwischen den Stationen Frassin a. M. und Wama auf die Dauer von ca. 14 Tagen eingestellt.

Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1761 V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.363-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaren	Deutsch-Landsberg	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Für Stückgutsendungen; b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg und c) bei Aufgabe von mindestens 6000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen zur See aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete ausgeführt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife und Österreichisch-Adriatischer Verbandstarif, bezw. Anhänge zu denselben, bezw. vorstehende Kartierungssätze	Verschieden	a) 220 Heller b) 196 „ c) 179 „	Verschieden	Nach Maßgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" bezeichneten Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist bei der Adm. Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien	
				Preding-Wieselsdorf						a) 210 Heller b) 185 „ c) 169 „				
				Deutsch-Landsberg	Triest und Fiume	Aufgabe von mindestens 5000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür		Lokaltarife und Österreichisch-Adriatischer Verbandstarif, bezw. Anhänge zu denselben		248 Heller		Im Kartierungswege		
				Preding-Wieselsdorf						234 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1762 V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.-B. Z. 12.318-C I/05		Malz	Nagy-Kanizsa	der Schweiz und den schweizerisch-süddeutschen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1906	Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	15 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1906 gültigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
					Stationen des direkten Tarifes für den Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Getreideverkehr			Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2			0·12 Mark			
					den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, mit Ausnahme jener, welche im Stationsverzeichnisse auf Seite 286—292 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2 und 6 eingereiht sind			Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1763	V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.363-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaren	Deutsch-Landsberg	Preding-Wieselsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Für Sendungen in jedem Gewichte, welche zur Ergänzung von Zündwarentransporten dienen, die in Preding-Wieselsdorf in ganzen Wagenladungen nach Triest zur Aufgabe gelangen, von wo aus dieselben zur See aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete ausgeführt werden müssen. Die Aufgabe der Sendungen hat zu erfolgen: A. in Deutsch-Landsberg mit Frachtbriefen, welche mit dem Vermerke: „Die Sendung ist ab Preding-Wieselsdorf zur Beiladung nach [Name des überseeischen Bestimmungsortes] bestimmt" versehen sind; B. in Preding-Wieselsdorf nach den Bestimmungen des Österreichisch-Ungarischen Levanteverkehres; andernfalls mit Frachtbriefen, welche entweder nach Triest-Freihafen lauten oder an den Österr. Lloyd in Triest adressiert sind und die Angabe des überseeischen Bestimmungsortes enthalten	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Verschieden	16 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
1764	V.-B. Nr. 123 v. 24. X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.988-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Koks	sämtlichen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrauer Revieres, dann von Hruschau und Mähr.-Ostrau-Oderfurth	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen bei Mineralkohle und von mindestens 10.000 kg pro Wagen bei Koks oder Frachtzahlung hierfür. Im übrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Mährisch-Schlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Nebenbezeichneter Tarif	2550 Heller pro Tonne von 1000 kg	2052 Heller pro Tonne von 1000 kg	498 Heller pro Tonne von 1000 kg	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1765	V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.936-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Schnittholz der Pos. H—17 c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	(Stationen der Lokalbahn Unter-Drauburg—Wöllan - Cilli) Heilenstein-Fraßlau*) Mißling**) Rietzdorf a. d. Pack*) St. Peter im Sanntal*) Wöllan*)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezogenen Verbandstarife. Aufgabe von mindestens 10 000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, bezw. 2	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 116 122 120 114 128		Im Kartierungswege		*) Über Cilli **) Über Unter-Drauburg
				Mißling**) Rietzdorf a. d. Pack*)	Fiume					127 125				
1766	V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.682-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner von Hruschau und Mähr.-Ostrau-Oderfurt	Triest S.B. und Triest-S. Andrae Triest-S. Andrae Servola Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Mineralkohlentransporten Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür; bei Kokstransporten Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 200 201 210		Im Kartierungswege		
			Koks		Triest-S. Andrae Servola	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.**	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Vorstehender Kartierungsfrachtsatz	201 Heller	183 Heller	18 Heller	Im Rückvergütungswege	**Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn - Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1767 V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.349-C I/05		Gips, natürlicher, gemahlen, auch gebrannt, Gipsdielen und Gipsplatten	Wr. Neustadt transit (für Sendungen von Stationen der Schneebergbahn)	Wien Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Abladen durch den Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Südbahn	38 Heller inkl. der Wr. Neustädter Überfuhrsgebühr	20 Heller inkl. der Wr. Neustädter Überfuhrsgebühr	18 Heller	Im Kartierungswege		
1768 V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Sand der Tarif-Pos. E—17 a) Schotter der Tarif-Pos. S—51 a)	Straßnitz		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Aujezd-Luhatschowitz				24	20	4			
					Gaya St.E.G.				21	18	3			
					Kunowitz				16	13	3			
					Ung. Brod				22	19	3			
					Ung. Hradisch Stadt				16	13	3			
					Wlkosch-Keltschan				17	14	3			
1769 V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zweiachsige Gepäckswagen, auf eigenen Rädern laufend	Stauding	Itzkany	Einhaltung der im Ausnahmetarife für Eisenbahnfahrzeuge nach Suczawa, Predeal und Verciorowa vom 15. Juni 1895 vorgesehenen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 30. Juni 1906	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Frachtgut nach Suczawa, Predeal und Verciorowa, gültig vom 15. Juni 1895	78·89 Francs pro Wagenachse	61·54 Francs pro Wagenachse	17·35 Francs pro Wagenachse	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1770	V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Rübenschnitze Zuckerrüben, frische der Pos. Z—17 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Troppau K.F.N.B. loko Wawrowitz (Zuckerfabrik)	Wawrowitz (Zuckerfabrik) Troppau K.F.N.B. loko	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	10 Heller 10 Heller		Im Kartierungswege		Die Sendungen nach Troppau K.F.N.B. loko, bezw. von Troppau K.F.N.B. loko müssen an ein mit dieser Station mittels Schleppgeleises verbundenes Industrie-Etablissement adressiert sein, bezw. von einem solchen Industrie-Etablissement aufgegeben werden
1771	V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 111.633/05		Tonwaren der Pos. T—20 d des österr.-ungar. Tarif-Teiles I, Abt. B	Deutschbrod	Tetschen Ö.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	116 Pfennig		Im Kartierungswege*)		

*) Der vorstehende Frachtsatz findet Anwendung, wenn die Transporte mit direkten Frachtbriefen nach ausländischen Stationen oder nach den Elbeumschlagsplätzen aufgegeben werden.

Auf Güter, welche zunächst nach Tetschen und von dort mit neuen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen weitergesendet werden, findet vorstehender Frachtsatz unter folgenden Bedingungen Anwendung:

a) Die bei der Auflieferung beigegebenen Frachtbriefe müssen in der für die Inhaltsangabe vorgesehenen Spalte die Vorschrift tragen: „Zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete".

b) Die Neuaufgabe nach dem Auslande muß innerhalb drei Monaten nach Ablauf desjenigen Tages erfolgen, an welchem die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes in Tetschen dem im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten Empfänger zugesendet worden ist.

Der ursprüngliche Empfänger hat innerhalb der erwähnten Frist der Station Tetschen den Nachweis von der erfolgten Neuaufgabe der Sendung nach dem Auslande zu liefern, andernfalls der Unterschied zwischen der bezahlten und der normalen Fracht nachträglich eingehoben wird.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1772	V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Österr. Nordwestbahn	Holz des Spezialtarifes 2	Holubitz St.E.G. transit	Iglau Ö.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen aus Galizien oder der Bukowina stammen, zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf denen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger erscheinen, zur Auflieferung gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	57 Heller		Im Kartierungswege		
1773	V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 111.633/05		Glas- und Hohlglaswaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben	Deutschbrod	Tetschen Ö.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	a) 129 Pfennig b) 88 „		Im Kartierungswege*)		
				Poděbrad						a) 78 Pfennig b) 59 „				
				Polna-Stecken						a) 129 Pfennig b) 88 „				
				Zdiretz-Kreuzberg						a) 134 Pfennig b) 91 „				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung, wenn die Transporte mit direkten Frachtbriefen nach ausländischen Stationen oder nach den Elbeumschlagsplätzen aufgegeben werden. — Auf Güter, welche zunächst nach Tetschen und von dort mit neuen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen weitergesendet werden, finden vorstehende Frachtsätze unter folgenden Bedingungen Anwendung:

a) Die bei der Auflieferung beigegebenen Frachtbriefe müssen in der für die Inhaltsangabe vorgesehenen Spalte die Vorschrift tragen: „Zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete."

b) Die Neuaufgabe nach dem Auslande muß innerhalb drei Monaten nach Ablauf desjenigen Tages erfolgen, an welchem die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes in Tetschen dem im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten Empfänger zugesendet worden ist.

Der ursprüngliche Empfänger hat innerhalb der erwähnten Frist der Station Tetschen den Nachweis von der erfolgten Neuaufgabe der Sendung nach dem Auslande zu liefern, andernfalls der Unterschied zwischen der bezahlten und der normalen Fracht nachträglich eingehoben wird.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1774 V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Baumwollwaren, unappretiert	Jägerndorf k.k.St.B.	Reichenberg trans. für Sendungen nach Grottau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe beliebiger Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906			200 Pfennig 229 Pfennig 321 Pfennig		Im Kartierungswege		
1775 V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebsführende der Schneebergbahn		Brennholz der Pos. H—18 a	Puchberg a. Sch.	Wien E.W.A. Klein-Schwechat über Feuerwerksanstalt-Sollenau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Gemeinschaftstarif vom 27. August 1900	70 Heller	50 Heller	20 Heller	Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
79 V.-B. Nr. 123 v. 24./X. 1905	Nr. 11 vom 28. Jänner 1905	479—481 489	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 20.025/05	Nicht namentlich angeführt	1. Futterkräuter etc. 2. Futterwicken und Pferdebohnen 3. Torfstreu und Torfmull 4. Kleie etc. Mais zu Futterzwecken	Stationen der beteiligten Verwaltungen		Die in der Rubrik 13 für den Erlag der Original-Frachtbriefe bei der Verwaltung der Empfangsbahn mit Ende September 1905 festgesetzte Frist wird auf Ende Dezember 1905 erstreckt	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 124. **Wien, 26. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Oktober 1905, womit für den Monat November 1905 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat November 1905 festgesetzt, daß in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von zwanzig Prozent (20 %) in Silber zu entrichten ist.

Kosel m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Lodygowice nach Buczkowice.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gesellschafter der Firma Rudolf Weill & Comp., Dr. Rudolf Weill, in Buczkowice im Vereine mit Leopold Pilzer in Buczkowice die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Lodygowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Rybarzowice nach Buczkowice im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 16. Oktober 1905. E.-M.-Z. 44.253/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Skalitz-Boskowitz einerseits nach Boskowitz und anderseits nach Kunstadt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördl. autor. Bauingenieur Oswald Ziwotski in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Skalitz-Boskowitz der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits nach Boskowitz und anderseits nach Kunstadt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 13. Oktober 1905. E.-M.-Z. 44.257/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

1. Als eine Ereignung im Verkehre im Sinne des Haftpflichtgesetzes kann nur ein solcher Vorfall angesehen werden, welcher im eigentlichen Betriebe einer Eisenbahn, sei es wegen Mangelhaftigkeit oder Unzulänglichkeit der Betriebsmittel oder Einrichtungen, oder wegen Unregelmäßigkeiten im Verkehrsdienste, eintritt.

2. Die durch den betreffenden Vorfall herbeigeführte körperliche Verletzung muß sich unmittelbar oder mittelbar auf die besonderen Gefahren des Bahnunternehmens zurückführen lassen, soll die im § 1 des cit. Gesetzes bezeichnete Vermutung eintreten.

3. Die Bahnunternehmung haftet bloß für die Folgen solcher Unfälle, welche sie durch entsprechende Leitung des Betriebes vermeiden konnte.

4. Das Abrutschen von Schneemassen vom Dache eines benachbarten Gebäudes auf das Glasdach einer Bahnhofveranda ist nicht als eine Ereignung im Verkehre anzusehen.

(Beschluß vom 18. Juli 1905, Z. 11.607.)

Der Reisende J. L. wurde, während er am Bahnhofe in T. auf einen Zug wartete, durch Schneemassen, welche vom Dache des Bahnhofhotels auf das Glasdach der Bahnhofveranda herabfielen und letzteres durchschlugen, zu Boden geworfen und hierbei körperlich verletzt.

J. L. belangte die Bahnverwaltung beim k. k. Landes- als Handelsgerichte in Klagenfurt wegen Leistung des Schadenersatzes auf Grund des Haftpflichtgesetzes.

Der von der Beklagten erhobenen Einrede der sachlichen Unzuständigkeit des Handelsgerichtes zur Verhandlung und Entscheidung über die Klage wurde seitens des Prozeßgerichtes mit Beschluß vom 20. Mai 1905, G.-Z. C g III $\frac{5/5}{6}$, Folge gegeben.

Gründe:

Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grundlage des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, erhoben werden, gehören nach Wahl des Klägers vor das Handelsgericht, in dessen Sprengel die geklagte Unternehmung ihren Sitz hat oder die Ereignung eingetreten ist (§ 3, lit. c).

Für die sachliche Zuständigkeit entscheidet nicht die Beschaffenheit, der Wert der Streitsache, sie wird bestimmt durch die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes; dieses kann aber nur Anwendung finden, dafern es feststeht, daß das Geschehnis, welches die Körperverletzung herbeigeführt hat, als eine Ereignung im Verkehre betrachtet werden kann.

Unter Verkehr kann aber nur verstanden werden der Inbegriff derjenigen Funktionen des Eisenbahngewerbes, welche demselben die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen; unter Verletzungen im Sinne des § 1, lit. c, nur solche, welche mit derartigen Funktionen in kausalem Zusammenhange stehen.

Diese Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes läßt der durch die Verhandlung festgestellte Tatbestand vermissen.

Zur Zeit des Unfalles befand sich der Kläger auf dem Bahnhofe der Südbahnstation T., um den einfahrenden Zug zu benützen. Das Abrutschen der Schneemassen in einer Ausdehnung von 33 m^2 vom Dache des Bahnhofhotels auf das Dach der Veranda hatte eine Zertrümmerung dieses Glasdaches auf etwa 9 m Länge bewirkt.

Der Kläger wurde von den stürzenden Massen zu Boden geschleudert und am Körper verletzt.

Welche Kräfte die Schneemassen auf dem Hoteldache in Bewegung gesetzt, ob eine durch den einfahrenden Eisenbahnzug hervorgerufene Erderschütterung oder aber Einflüsse atmosphärischer Natur, ist nicht festgestellt, auch wohl nicht feststellbar.

Die in dem Gesetze für die Haftbarkeit des Eisenbahnunternehmens aufgestellte Voraussetzung, daß der zum Schadenersatze verpflichtete Unfall die Folge sei einer Ereignung im Verkehre, begreift zwei Momente: einmal muß ein innerer ursächlicher Zusammenhang bestehen zwischen dem Unfalle und der Verkehrstätigkeit der Eisenbahn, im weiteren aber muß, wie die Worte „durch eine" ausdrücken, auch ein äußerer, also zeitlicher und örtlicher Zusammenhang gegeben sein, mit einem bestimmten Verkehrsvorgange.

An diesem Zusammenhange des Unfalles mit einem konkreten Verkehrsvorgange aber fehlt es im vorliegenden Falle.

Die Behauptung des Klägers, das Niedergehen der Schneemassen sei eine Folge der durch das Rollen des Zuges bewirkten Erschütterung, war entscheidend für die Annahme der Klage und Behandlung der Streitsache als Handelssache § 41 J.-N. Bei Entscheidung über die Grundhältigkeit der wegen sachlicher Unzuständigkeit erhobenen Einrede muß sie unbeachtet bleiben, weil ein ursächlicher Zusammenhang zwischen den angedeuteten Verkehrsvorgängen und dem eingetretenen Unfalle nicht nachweisbar ist, die bloße Möglichkeit solcher Kausalität aber für die Anwendung des Haftpflichtgesetzes nicht genügt.

Das k. k. Oberlandesgericht Graz gab dem Rekurse des Klägers gegen den erstrichterlichen Beschluß Folge und verwarf die Einrede der sachlichen Unzuständigkeit des Handelsgerichtes.

Begründung:

Der angefochtene Beschluß beruht auf der Annahme, daß die Körperverletzung des Klägers nicht durch eine Ereignung im Verkehre einer Eisenbahn herbeigeführt wurde . . . .

Damit das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, Anwendung finde, muß allerdings zwischen der Körperverletzung und dem Eisenbahnverkehre ein ursächlicher Zusammenhang vorhanden sein. An diesem Zusammenhange fehlt es aber im gegebenen Falle nicht, denn nach den bis jetzt vorliegenden Tatsachen ist anzunehmen, daß die durch die Einfahrt des Schnellzuges herbeigeführte Erschütterung der Bahnhofgebäude das Abrutschen der Schneemassen veranlaßt hat. Zu den mit dem Bahnverkehre verbundenen Gefahren gehören eben auch jene, die durch Erschütterungen herbeigeführt werden, welche mit der wuchtigen Fortbewegung gewaltiger Massen verbunden sind.

Es ist aus dem gegebenen Prozeßstoffe keineswegs erkennbar, daß die Beschädigung des Klägers sich weder unmittelbar, noch mittelbar auf die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes zurückführen lasse. Überall dort, wo dieser Zusammenhang sich auch nur als möglich darstellt, findet das Haftpflichtgesetz Anwendung.

Nach § 3 dieses Gesetzes ist die sachliche Zuständigkeit des Handelsgerichtes, bezw. des Handelssenates des Landesgerichtes (§ 51, letzter Absatz J.-N.) begründet.

Der k. k. Oberste Gerichtshof stellte, dem Revisionsrekurse des beklagten Eisenbahnärars stattgebend, den erstgerichtlichen Beschluß wieder her.

Gründe:

Mit Recht hat das erste Gericht der Einrede der sachlichen Unzuständigkeit des Handelsgerichtes Folge gegeben, da die Kompetenz dieses Gerichtes für den vorliegenden Streitfall nur unter der Voraussetzung begründet wäre, wenn es sich um einen Ersatzanspruch für die durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn herbeigeführte körperliche Verletzung des Klägers handelte.

Die Ereignung müßte als „im Verkehre“ einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn eintreten.

Der Verkehr der Eisenbahn besteht in der Durchführung der Beförderung von Personen und Sachen, der Betrieb ist die auf die Ausführung des Verkehres gerichtete Tätigkeit der Bahn.

Als Ereignung im Verkehre im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, kann — wie sich dies aus dem Geiste und Zwecke dieses Gesetzes ergibt — nur ein solcher Vorfall angesehen werden, welcher im eigentlichen Betriebe einer Eisenbahn, sei es wegen Mangelhaftigkeit oder Unzulänglichkeit der Betriebsmittel oder Einrichtungen, oder wegen Unregelmäßigkeiten im Verkehrsdienste, eintritt.

Die durch den erwähnten Vorfall herbeigeführte körperliche Verletzung muß sich unmittelbar oder mittelbar auf die besonderen Gefahren des Bahnunternehmens zurückführen lassen, soll die im § 1 des zitierten Gesetzes bezeichnete Vermutung eintreten.

Natürlich haftet die Bahnunternehmung bloß für die Folgen solcher Unfälle, welche sie durch entsprechende Leitung des Betriebes vermeiden konnte.

Im vorliegenden Falle fand der Betrieb der Bahn durchaus regelrecht und fehlerlos statt und der Unfall ist lediglich nur durch das Abrutschen der Schneemassen vom Dache des Bahnhofhotels herbeigeführt worden.

Nicht also im Betriebe selbst und nicht infolge mangelhafter oder unzulänglicher Betriebsmittel oder Einrichtungen, oder eines unregelmäßigen Verkehrsdienstes ist der hier in Rede stehende Unfall eingetreten, und die von dem Kläger erlittene Verletzung steht somit in einem solchen Verhältnisse mit dem eigentlichen Bahnbetriebe, daß sie als eine „Ereignung im Verkehre“ nicht angesehen werden kann. E.-M.-Z. 41.342.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate September.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. September der Haltepunkt Mixdorf zwischen den Stationen Grunow und Müllrose an der Bahnstrecke Cottbus—Frankfurt a. O. im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Halle a. Saale für den Personenverkehr; der Haltepunkt Lelm zwischen den Stationen Königslutter und Frellstedt an der Bahnstrecke Braunschweig—Helmstedt im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Personenhaltepunkt Dt. Briesen zwischen den Stationen Konitz und Schlochau an der Bahnstrecke Konitz—Neustettin im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Thurmberg zwischen den Stationen Gr.-Kresin und Schlawkau an der Bahnstrecke Carthaus—Berent im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Nieder-Königswalde zwischen den Stationen Königswalde und Neurode an der Hauptbahn Dittersbach—Glatz im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau, unter gleichzeitiger Umwandlung in eine Haltestelle, für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr; die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Alt-Tramm zwischen den Stationen Kolberg und Degow an der Bahnstrecke Belgard—Kolberg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern; die Abfertigung von Stückgütern, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen; die Station Slupia zwischen den Stationen Kempen i. Pos. und Lenka an der Bahnstrecke Posen—Kreuzburg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Posen für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen; die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stückgütern, Leichen, lebenden Tieren, Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen und lebenden Tieren, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen; ferner der Bahnhof Bielefeld Ost an der Bahnstrecke Lage—Bielefeld im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Hannover für den Milchverkehr;

am 4. September die Station Freiburg Süd der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen an der südlichen Zufahrtslinie zum neuen Güterbahnhofe zwischen der Geleiseabzweigung bei Leutersberg und dem neuen Güterbahnhofe Freiburg für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr; die Station Freiburg Süd besitzt Seiten- und Stirnrampe; die großherzogl. Güterverwaltung Freiburg wurde in den neuen Güterbahnhof verlegt;

am 10. September der Haltepunkt Hornhausen (Nord) der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn für den Personen- und Gepäcksverkehr;

am 15. September die Station V. Klasse Schwenningen i. Bayern an der Bahnstrecke Donauwörth—Neuoffingen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg; die Station Blexen der großherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern des angeschlossenen Werkes; der Personenhaltepunkt Jankendorf zwischen den Stationen Rogasen und Budsin an der Bahnstrecke Schneidemühl—Rogasen im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg für den Stückgut-, Wagenladungs-, Leichen- und Tierverkehr; die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Verkehrsstelle Offenbach a. M. Hafen im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M., welche bisher nur für den Wasserumschlagsverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den übrigen Verkehr in Wagenladungen;

ferner am 20. September die Station Sölde im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Essen für die Abfertigung von lebenden Tieren; die Haltestelle Alvesse zwischen den Stationen Broistedt und Gr.-Gleidingen an der Bahnstrecke Hildesheim—Braunschweig im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgutsendungen im Höchstgewichte von 250 kg für das einzelne Stück und die Station V. Klasse Büchenbach an der Bahnlinie Pleinfeld—Nürnberg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg;

schließlich am 25. September der Haltepunkt Grünsberg zwischen den Stationen Nassenheide und Löwenberg i. d. M. an der Bahnstrecke Berlin—Stralsund im Bezirke der kgl. preußi-

schen Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Silesia" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3340 Tonnen Gehalt ist am 27. Juli mit 15 Passagieren und 2496 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 123½ Gewichtstonnen Zucker, nebst 1192 Stück Holz in der Ausreise Nr. 7 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 31.912 kg (worunter 1680 kg Zucker) nebst 580 Stück Holz, Soerabaya 4848 kg, Batavia 5300 kg Erdwachs, Samarang 5880 kg, Padang 128 kg, Tylatjap 6776 kg Papier, Suez 4936 kg (worunter 1060 kg Zucker), Gedda 16.223 kg, Suakim 7219 kg, Aden 82.419 kg (worunter 79.900 kg Zucker) und 612 Stück Holz, Massaua 4131 kg, Hodeidah 3728 kg, Aden 13.304 kg, Bombay 214.791 kg, Bassorah 23.600 kg (worunter 10.080 kg Zucker), Bushire 4075 Zündhölzchen, Bagdad 353 kg, Lingah 50 kg Manufakturwaren, Bahrein 1364 kg, Ahwaz 186 kg Baumwollwaren, Colombo 71.769 kg, Melbourne 231 kg, Sydney 300 kg chemische Produkte, Coconade 400 kg Quecksilber, Penang 68.369 kg (worunter 30.810 kg Zucker), Singapore 315.640 kg, Soerabaya 95.766 kg, Batavia 30.128 kg, Samarang 83.807 kg, Belawan-Deli 6424 kg, Padang 1101 kg, Oleh-leh 455 kg Papier, Segli 220 kg Seife, Macassar 1561 kg, Gononhalo 875 kg Baumwollwaren, Baudjermasin 1450 kg Papier, Palembang 480 kg Papier, Peloh-Semare 442 kg Seife, Pontianah 470 kg Papier, Bangkok 11.670 kg, Saigon 516 kg Papier, Atjek 86 kg Papier, Hongkong 156.331 kg, Manilla 23.428 kg, Shanghai 489.882 kg, Tientsin 33.995 kg, Hankow 2100 kg Papier, Yokohama 320.028 kg, Kobè 346.343 kg und nach Yokohama option Kobè 208 kg Seife.

— (Abfahrt des Dampfers „Bohemia" nach Durban.) Dieser Dampfer von 2311 Tonnen Gehalt ist am 28. Juli mit 23 Passagieren und 600 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 7 der Ostafrika-Linie von Triest nach Durban abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Mombassa 96.605 kg, Beira 5239 kg, Zanzibar 48.087 kg, Delagoabay 386.487 kg und nach Durban 63.849 kg.

— (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 2640 Tonnen Gehalt ist am 12. August mit 28 Passagieren und 1981 Gewichtstonnen faktischer Ladung (worunter 162 Gewichtstonnen Zucker), nebst 5359 Stück Holz in der Ausreise Nr. 8 der Bombay-Eillinie von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 17.273 kg (worunter 250 kg Zucker) und 1224 Stück Holz, Tamatava 54 kg Metallwaren, Suez 2648 kg, Gedda 1205 kg, Sambo 240 kg Steingut, Suakim 1028 kg Zucker, Djibouti 189.211 kg (worunter 7406 kg Zucker) und 2140 Stück Holz, Aden 43.631 kg (worunter 43.600 kg Zucker) und 1695 Stück Holz, Massaua 11.326 kg, Hodeidah 5770 kg (worunter 2800 kg Zucker), Karachi 129.958 kg und 300 Stück Holz, Bombay 430.179 kg, Bassorah 124.998 kg (worunter 85.880 kg Zucker), Bagdad 12.776 kg (worunter 10.280 kg Zucker), Bushire 10.213 kg, Bahrein 64 kg Papier, Korveit 37 kg Metallwaren, Calicut 760 kg Metallwaren, Cochin 498 kg, Colombo 122.191 kg (worunter 10.280 kg Zucker), Sydney 468 kg Knöpfe, Melbourne 582 kg Knöpfe, Madras 130.762 kg, Rangoon 232.892 kg, Akyab 572 kg und nach Calcutta 521.842 kg.

— (Ankunft des Dampfers „Koerber" von Durban.) Dieser Dampfer ist am 28. Juli mit 77 Passagieren und 237 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 104 Gewichtstonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 5 der Ostafrika-Linie von Durban in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Durban 100.000 kg Rinde (wovon 51.000 kg für das Ausland), Zanzibar 20.300 kg spanischen Pfeffer (für das Ausland), Mombassa 76.883 kg (wovon 29.920 kg für das Ausland), Beira 1415 kg Kupfer, Djibouti 1890 kg Kaffee, Aden 32.550 kg (wovon 3230 kg für das Ausland), Suez 2968 kg Gummi und aus Port Said 1280 kg Därme.

— (Ankunft des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 13. August mit 31 Passagieren und 5159 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 2061 Gewichtstonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 8 der Bombay-Eillinie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 1,533.297 kg (wovon 221.330 kg für Fiume und 923.456 kg für das Ausland), Rangoon 1,318.750 (wovon 456.750 kg für das Ausland), Colombo 579.810 kg (wovon 41.150 kg für Fiume und 5075 kg für das Ausland), Madras 177.495 kg (wovon 20.350 kg für Fiume und 18.500 kg für das Ausland), Bombay 761.890 kg (wovon 402.250 kg für das Ausland), Karachi 541.538 (wovon 214.200 kg für das Ausland), Aden 56.610 kg (wovon 40.930 kg für das Ausland), Djibouti 1400 kg, Suez 31.820 kg und aus Port Said 156.283 kg.

Schiffahrtsverkehr auf den oberösterreichischen Flußstrecken im Jahre 1904. Nach den von der Statthalterei in Linz verfaßten statistischen Ausweisen gestaltete sich der Ruderschiff- und Floßverkehr auf den oberösterreichischen Wasserstraßen im Jahre 1904 nachstehend: Es verkehrten auf der oberösterreichischen Donaustrecke 8230 (1903: 7413) Fahrzeuge mit einer Ladung von 378.971 t (1903: 304.393 t); auf dem Inn und der Salzach 111 (1903: 313) Fahrzeuge mit einer Ladung von 6190 t (1903: 9380 t); auf der Traun 3467 (1903: 3516) Fahrzeuge mit einer Ladung von 82.427 t (1903: 55.777 t), auf der oberen Traunstrecke außerdem 8 Personenschiffe von Steg nach Ischl und Ebensee, sowie 11 Plätten von Ebensee und Gmunden nach Lambach, Reintal und Kohlwehr; auf der Enns 2901 (1903: 1537) Fahrzeuge mit einer Ladung von 62.355 t (1903: 29.367 t). Im ganzen verkehrten demnach auf den oberösterreichischen Flußstrecken im Jahre 1904 insgesamt 14.709 (1903: 12.779) Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von 529.943 t (1903: 398.917 t).

Mecklenburg. (Elbestrombauten im Jahre 1904/05.) Im Baujahre 1904/05 wurden für Regulierungsarbeiten in der großherzogl. mecklenburgischen Elbestromstrecke insgesamt Mk. 76.227 verausgabt. Von diesem Betrage entfielen auf die Herstellung neuer Strom- und Uferbauten Mk. 19.181; weiters wurden verausgabt: für Unterhaltung der vorhandenen Werke und Anlagen Mk. 33.680, für Pflanzungen und Besteckungen Mk. 2690, für Räumung des Fahrwassers Mk. 5013, für Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 503, für Bestreitung der allgemeinen Kosten Mark 15.160.

Hamburg. (Elbestrombauten im Jahre 1904.) Im Jahre 1904 wurde seitens des Hamburgischen Staates für Bauarbeiten am Elbestrom in der Strecke von Geesthacht bis zur Mündung insgesamt ein Betrag von Mk. 3,676.179·94 aufgewendet. Von diesem Betrage entfielen auf die Herstellung von Neubauten Mk. 1,041.810·84; außerdem wurden verausgabt: für Unterhaltung der vorhandenen Regulierungswerke Mk. 267.796·13, für Pflanzung und Kultivierung Mk. 1630·06, für Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 307.506·21, für Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräte Mk. 320.714·43, für Unterhaltung der Dienstetablissements Mk. 11.427·47, für Meßarbeiten Mk. 69.246·60, für Baggerungen Mk. 1,656.048·20.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Borki wielkie-Grzymalów. (Generalversammlung.) Am 13. Juli fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Hofrates Kornel Winter und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Dr. Stanislaus Ustyanowski die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Borki wielkie-Grzymalów statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche 1135 Aktien mit 113 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 144.755·98 (gegen K 130.884·72 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 1309·97 (K 3595·91), die Betriebsausgaben K 60.498·02 (K 53.211·92), die sonstigen Auslagen K 21.529·39 (K 20.517·73) und der Betriebsüberschuß K 64.038·54 (K 60.750·98). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 1032·98 (K 1014·95) ergab sich ein Jahresertrag von K 65.071·52 (Kronen 61.765·93). Da der Anlehensdienst K 50.680·36 (K 50.675·93) erforderte, verblieb ein Gewinn von K 14.391·16 (K 11.090). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie aus dem Gewinne dem Reservefonds Kronen 14.293·27 zuzuweisen und K 97·89 auf neue Rechnung vorzutragen. Die turnusmäßig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Dr. Paul Dabrowski und Graf Koziebrodzki wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 42.699.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Einführung direkter Frachtsätze im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Lokalbahn Laibach-Stein anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen bei Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

1. Für ermäßigte Eilgüter:

	Heller pro 100 kg
von Budapest S.B. nach Pola (k.k.St.B.)	836
„ „ „ „ Rovigno „	824
„ Zágráb „ „ Pola „	592
„ „ „ „ Rovigno „	580

2. Für totes Geflügel als Eilgut:

	Heller pro 100 kg
von Groß-Florian (G.K.B.) nach Aussee (k.k.St.B.)	409
„ „ „ „ Bregenz „	958
„ „ „ „ Feldkirch „	912
„ „ „ „ Gmunden „	480
„ „ „ „ Ischl „	445
„ „ „ „ Lustenau „	958
„ „ „ „ Salzburg „	528

3. Für Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), in Säcken verpackt, aus der Position E—17 b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür von Stein Verladestelle (Lokalbahn Laibach-Stein) nach Görz S.B. 82 Heller pro 100 kg. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Hierdurch werden die Frachtsätze der nachstehenden Verlautbarungen ersetzt:

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt:

Nr. 130 ex 1904, Post 2476.

Nr. 132 ex 1904, Post 2505, rücksichtlich des Frachtsatzes für Porzellanerde.

Nr. 140 ex 1904, Post 3037, rücksichtlich der Frachtsätze von Budapest S.B. und Zágráb S.B.

Wien, am 23. Oktober 1905. S.B. Z. 10.848-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1583]

Österreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg. Donau-Umschlagsverkehr via Linz.

Anwendung der Tarife bei eingestellter Schiffahrt.

Die „Besonderen Bestimmungen“ der vom 1. Juni 1905, bezw. 1. Juli 1905 gültigen Tarife für die überschriebenen Verkehre sind auf Seite 6 durch folgende Bestimmung zu ergänzen:

„Für diejenigen Sendungen, welche vor Einstellung der Schiffahrt in einer Bahnaufgabsstation der obenbezeichneten Verkehre nach den Umschlagsplätzen Wien, Korneuburg, bezw. Linz aufgegeben wurden, in denselben jedoch erst nach Schiffahrtseinstellung anlangen und mit neuen Frachtbriefen statt mittels Schiff mit der Bahn nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und darüber hinaus weiterbefördert werden, finden die Frachtsätze der vorbezeichneten Umschlagstarife, jedoch nur hinsichtlich der Strecken von der Aufgabsstation bis zum Umschlagsplatze, gegen Vorlage der Duplikatfrachtbriefe über den Weitertransport per Bahn ab dem Umschlagsplatze im Rückvergütungswege Anwendung.

Wien, am 21. Oktober 1905.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1584]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Berichtigung von Frachtsätzen für Holz im Verkehre mit Zeitz.

Die in Nummer 118 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 12. Oktober 1905 unter laufender Nummer 1496 veröffentlichten Frachtsätze des Ausnahmetarifes A a) und b) haben für die Stationen Zeitz Pr.St.B., Zeitz kgl. E.-D.-B. Erfurt und Zeitz S St.B. gleichmäßig Geltung.

Budapest, am 20. Oktoker 1905. Ks.-Od. Z. 48.511/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1585]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Kotzen, in Leinen verpackt, von Traun (Kremstalbahn) nach Humpoletz.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, tritt für Kotzen, in Leinen verpackt, bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Traun nach Humpoletz der Frachtsatz von 406 Heller für 100 kg in Kraft.

Wien, am 23. Oktober 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1586]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des 2. und 3. Schnittarifes (österr. Stationen) im Verkehre mit der Station Viehofen-Fabrik in dem vom 1. Juli 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 4.

Die im Tarife, Teil II, Heft 4, des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes im Verkehre mit der Station Viehofen-Fabrik enthaltenen Schnittarife (österr. Stationen) werden mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 wie folgt berichtigt:

Auf Seite	Im Verkehre mit	Zu berichtigen von	Zu berichtigen auf
		Heller pro 100 kg	
56 des Haupttarifes, bezw. Seite 33 des Nachtrages I	Viehofen-Fabrik	59	71
63 des Haupttarifes, bezw. Seite 33 des Nachtrages I	Viehofen-Fabrik	87	89

Wien, am 20. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1587]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Tarifsatzes für Frachtgüter des Spezialtarifes 1.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, tritt für Frachtgüter des Spezialtarifes 1 unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Jitschin nach Pilsen k.k.St.B. oder umgekehrt der Frachtsatz von 146 Heller für 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Wien, am 21. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1588]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900.

Einführung neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 A (Obst, frisches, u. s. w.).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen im obgenannten Tarife nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 A (Obst, frisches, u. s. w.) zur Einführung:

Von Křeschitz Ö.N.W.B. nach	a α	a β	b
	pro 100 kg in Pfennig		
Chemnitz Hauptbhf.	157	143	132

Wien, am 23. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.199/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1589]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1903.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 69 (Schilf u. s. w.) nachfolgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Szabadka Frachtsätze in Mark für 100 kg
Regensburg	1·98
Straubing	1·90

Wien, am 23. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.289/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1590]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Frachtsätze für ermäßigte Eilgüter von Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Pola und Rovigno.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für ermäßigte Eilgüter bei Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Von		Nach Pola (k.k.St.B.)	Nach Rovigno (k.k.St.B.)
		Heller pro 100 kg	
Budapest-Kelenföld	M.Á.V.	841	829
Dubica	„	732	720
Jasenovac	„	744	732
Karlocza	„	1073	1061
Károlyváros	„	524	512
Kostajnica	„	720	708
Ogulin	„	470	458
Sesvete	„	630	618
Vinkovci	„	933	921
Zágráb	„	606	594

Hierdurch werden die einschlägigen Frachtsätze in der Verlautbarung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 140 ex 1904, Post 3037, ersetzt.

Wien, am 23. Oktober 1905. S.B. Z. 11.801-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1591]

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Obst etc.

Am 1. Dezember 1905 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, aller Art (mit Ausnahme von getrockneten Weinbeeren) ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar) in Kraft, wodurch der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1892 samt Nachtrag I aufgehoben wird.

Soweit Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Jänner 1906 in Wirksamkeit.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen zum Preise von 25 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 23. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.291/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1592]

Direkter Personen- und Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung von Rückfahrkarten zwischen Wien und Salonique.

Vom 15. November 1905 gelangen zwischen Wien Staats- oder Nordbahnhof und Salonique über Budapest—Belgrad—Sibeftsche Rückfahrkarten für alle Züge mit 60tägiger Gültigkeitsdauer zum Preise von Frcs. 244·50 für die I. Klasse, Frcs. 166·25 für die II. Klasse und Frcs. 97·75 *) für die III. Klasse pro Rückfahrkarte zur Einführung.

*) Die Rückfahrkarten III. Klasse sind in der Strecke Wien—Belgrad nur für Personenzüge gültig.

Wien, am 23. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1593]

Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer und Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Ausnahmetarif für Saatgut etc.

Die den obigen Verbänden angehörenden Eisenbahnverwaltungen treten, soweit sie nicht bereits am 10. Oktober 1905 in den Tarif aufgenommen worden sind, für die Zeit vom 26. Oktober 1905 ab dem Ausnahmetarif 10 b für Getreide, nämlich Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, und für Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut bei, jedoch mit Ausnahme der nachbezeichneten Bahnen: Großherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-, Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn, Kreis Bergheimer Nebenbahn, Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel, Arnstadt-Ichtershausener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Großbreitenbacher, Ruhlaer, Südharz-, Weimar-Berka-Blankenhainer, Osterwieck-Wasserlebener, Neuhaldensleber, Dessau-Wörlitzer, Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ferner werden außer den bereits unter dem 10. Oktober 1905 einbezogenen sächsischen Stationen die am Sächsisch-Südwestdeutschen und Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre beteiligten preußischen Stationen für die Zeit vom 26. Oktober 1905 ab in den Ausnahmetarif aufgenommen. Endlich wird mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1905 ab der vorbezeichnete Saatguttarif auch auf den Sächsisch-Württembergischen Güterverkehr ausgedehnt. Nähere Auskunft erteilen die Verbandsverwaltungen und Stationen.

Dresden, am 24. Oktober 1905.

Kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905. [1594]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 120 vom 17. Oktober 1905, Nr. [1531], verlautbarten Kundmachung werden einzelne Frachtsätze wie nachstehend berichtigt, und zwar:

			Heller für 100 kg
Budafok M.Á.V. — Brunn-M.-Enzersdorf	unter a)	von 383	auf 382
Budapest D.V.—Mürzzuschlag	„ b)	„ 577	„ 557
Budapest-Ferenczváros M.Á.V. / „ -Fövámház M.Á.V. / „ -Józsefváros M.Á.V. / „ -központi vásárcsarnok M.Á.V. —Kindberg	„ b)	„ 569	„ 599
Köbánya álso p. u. M.Á.V.—Mitterdorf	„ a)	„ 590	„ 599

Wien, am 23. Oktober 1905. S.B. Z. 11.953-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905.

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Zentralausstellung für Lehrlingsarbeiten in Prag. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 8. bis 15. Oktober 1905 in Prag stattgefundenen Zentralausstellung für Lehrlingsarbeiten wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den in Böhmen gelegenen Linien der österreichischen Eisenbahnen die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Jagdausstellung, verbunden mit einer Hundeschau in Brünn. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der in der Zeit vom 21. bis 30. Oktober 1905 in Brünn stattfindenden Jagdausstellung, verbunden mit einer Hundeschau, wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Internationale Hundeausstellung in Budapest. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der am 7., 8. und 9. Oktober 1905 in Budapest stattgefundenen internationalen Hundeausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Der Rücksendetermin wurde mit Ende Oktober 1905 festgesetzt.

Ausland.

IX. internationale Kunstausstellung in München. (Frachtermäßigung für Ausstellungsobjekte.) Für die vom 1. Juni bis 31. Oktober 1905 währende IX. internationale Kunstausstellung in München wurden bezüglich der Ausstellungs- und Installationsobjekte seitens der k. k. österr. Staatsbahnen die im Tarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen zugestanden.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Pratau.) Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1905 wurde die Station Pratau des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle a. S. in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Mitteldeutsch-Berlin-Nordostdeutscher Braunkohlenverkehr. (Nachtrag 3.) Am 15. Oktober 1905 erschien Nachtrag 3 zum Ausnahmetarife für den obenbezeichneten Verkehr. Der Nachtrag enthält Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der Versand- und Empfangsstationen und der Vorbemerkung 2 zu II. F, Ergänzung und Änderung der Tariftabellen unter II. F, Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze von Alt-Ranft und Vetschau, Änderung von Stationsnamen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse für Station Wormen.

Die hierdurch eintretenden Erhöhungen für Alt Ranft und Vetschau treten erst am 1. Dezember 1905 in Kraft.

Der Nachtrag ist vom 15. Oktober ab käuflich. Bis zu diesem Zeitpunkte erteilt die kgl. Eisenbahn-Direktion in Halle a. d. Saale Auskunft über die eintretenden Änderungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verkehr. (Neueinführungen.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 wurden eingeführt:

a) Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifes II von Eberswalde nach den in den Ausnahmetarifen 9 II und E genannten Empfangsstationen;

b) Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Station Mirow der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;

c) ermäßigte Entfernungen zwischen Neu-Ruppin P.N.E. und Stettin, Hauptgüterbahnhof, und Swinemünde.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Gruppenwechseltarife I/IV und II/IV. (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 ab wurden im Übergangsverkehre mit der Kleinbahn Crefeld-Linn Hafen die Frachtsätze der Übergangsstation Crefeld-Linn für verschiedene in Wagenladungen aufgelieferte Güter um 2 Pfg. für 100 kg gekürzt. Die Güterabfertigungsstellen erteilen nähere Auskunft.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem 15. Oktober 1905 wurden die Stationen der Neubaustrecke Posen (Glowno) — Janowitz i. P. in vorgenannten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. (Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes für Zucker zur Ausfuhr.) Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Ausnahmetarif 14 für Zucker zur Ausfuhr die Anwendungsbedingungen durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande wird der Ausnahmetarif sogleich bei der Kartierung angewendet."

Staatsbahngütertarif Gruppe II. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 wurde die Station Globig des Direktionsbezirkes Halle a. S. als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine und Kalksandsteine und die Station Joachimsthal des Direktionsbezirkes Stettin als Versandstation in den Ausnahmetarif 5b für Pflastersteine, geschlagene Steine zum Straßenbau und Schlackenpflastersteine aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Deutschland. (Tarifierung von Brotgetreide.) Vom Verband deutscher Müller ist der Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen kürzlich ersucht worden, an zuständiger Stelle dafür einzutreten, daß Brotgetreide aus Spezialtarif I nach Spezialtarif II der deutschen Eisenbahn-Güterklassifikation versetzt wird (vgl. die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 116 vom 7. Oktober 1905 auf Seite 2478 enthaltene Notiz obigen betreffs). Die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft waren zur Unterstützung dieses Gesuches aus dem Grunde nicht in der Lage, weil nach ihm „Mehl" ausdrücklich von der Detarifierung ausgenommen sein sollte. Wie der genannte Ausschuß den Ältesten jetzt mitteilt, hat er in seiner kürzlich abgehaltenen Sitzung beschlossen, keinen Antrag auf Versetzung von Getreide in Spezialtarif II bei der ständigen Tarifkommission zu stellen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Staatsbahngütertarife. Gruppen II, I/II, II/III und II/IV. (Änderung.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ab wird die Bahnhofsgebühr für Wagenladungsgüter für Sendungen von und nach der Zentralmarkthalle in Berlin von Mk. 2 auf Mk. 3 für jede Achse erhöht.

In den obenbezeichneten Staatsbahntarifen wird von dem genannten Tage ab unter E 7 (Besondere Dienstbeschränkungen und Sonderbestimmungen über die Frachtberechnung) bei „Berlin Zentralmarkthalle" unter a die Gebühr bei Wagenladungen für jede Achse von Mk. 2 in Mk. 3 abgeändert.

Belgisch-Südwestdeutscher Verband. (Aufhebung einer Beschränkung etc.) Nach der Fassung der im Verkehre zwischen den belgischen Häfen und der Reichsbahn, Pfalz und Baden bestehenden besonderen Ausnahmetarife für Petroleum (Nr. 6 im Hefte 3a für Reichsbahn, Nr. 7 im Hefte 5a für Pfalz und Nr. 8 im Hefte 6a für Baden) ist die Anwendung dieser Ausnahmetarife auf „Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)" zur Zeit auf gewisse Stationsverbindungen beschränkt. Diese Beschränkung wurde mit 10. Oktober 1905 aufgehoben. Von diesem Tage ab gelten die bezeichneten Ausnahmetarife uneingeschränkt auch für Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha).

Mit Geltung vom gleichen Tage wurde im Ausnahmetarife Nr. 7 des Heftes 7a vom 1. November 1895 für den Verkehr mit Württemberg die Bezeichnung „Naphtha" durch „Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)" ersetzt.

Ausnahmetarife für Eisenerze etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Aufnahme des Artikels „Manganerze" in das Warenverzeichnis.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 wurde in das Warenverzeichnis der Ausnahmetarife für Eisenerze etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe vom 1. Juni 1901, bezw. 1. Jänner 1903, für die Verkehrsbedingungen der Preußisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. Sächsischen und Württembergischen Staatseisenbahnen, der Großherzogl. Mecklenburgischen Staatseisenbahnen, der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft, der Eisern-Siegener Eisenbahn und der Lausitzer Eisenbahngesellschaft der Artikel „Manganerze" aufgenommen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Inkrafttreten des Ausnahmetarifes 10b im Falle der Verwendung als Saatgut.) Der im Bereiche der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen geltende Ausnahmetarif 10b für Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut (vgl. Nachtrag 2 zum gemeinsamen Hefte 2 A des Preußisch-Hessischen Staatsbahngütertarifes) trat am 15. Oktober 1905 auch im Nordwestdeutsch-Bayerischen und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Verbandsgütertarif in Kraft.

Der Ausnahmetarif findet indes im Verkehre mit den Stationen der Mecklenburgischen Staatseisenbahn und der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn keine Anwendung.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Oktober 1900. (Einbeziehung der Station Ziegenhals.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wird die Station Ziegenhals in den Ausnahmetarif 16, Ziffer 1, für Garne aller Art u. s. w. einbezogen. Die Tarifbildung erfolgt in der Weise, daß an die für Mittelsteine bestehenden Ausnahmesätze zu Ziffer 1a Mk. 0·81 und zu Ziffer 1b Mk. 0·67 für 100 kg angestoßen werden.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Neue Bezeichnung der Station Paderborn.) Die Station Paderborn des kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Cassel hat die Bezeichnung „Paderborn H. B." erhalten.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer und Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischer Verband. (Einführung des Ausnahmetarifes 10b im Falle der Verwendung als Saatgut etc.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 wurde der im Nachtrag 2 zum gemeinsamen Hefte II A der Preußisch-Hessischen Gütertarife vom 1. September 1905 enthaltene Ausnahmetarif 10b für Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut unter den gleichen Anwendungsbedingungen und mit der gleichen Frachtberechnung auch in den obenbezeichneten Verbänden eingeführt. Gleichzeitig kam die in demselben Nachtrage enthaltene Ergänzung des Ausnahmetarifes 14 für Zucker zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilt das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1776	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Hafer	Banjaluka Stadt k.u.k.M.B.	Wien St.E.G. transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1905**	**Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1**	**313 Heller**	**233 Heller**	**80 Heller**	**Im Kartierungswege**		
					Wien-Matzleinsdorf S.B.				**301 Heller**	**222 Heller**	**79 Heller**			
1777	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Wein (mit Ausnahme von Weinmost, Obstwein [Cyder] und Schaumwein [Champagner])	Fehértemplom	**a) Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.** **b) Simmering** **c) Groß-Schwechat**	**Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.** **Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905**	**Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband „Kartierungs-Frachtsätze“.** **Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang des Tarifes, Teil II, Heft**	a) 253 Heller b) 253 „ c) 265 „	a) 227 Heller b) 227 „ c) 239 „	a) 26 Heller b) 26 „ c) 26 „	**Im Kartierungswege**		
				Versecz					**a) 247 Heller** **b) 247 „** **c) 259 „**	**a) 221 Heller** **b) 221 „** **c) 233 „**	**a) 26 Heller** **b) 26 „** **c) 26 „**			
1778	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Nickelmünzen	Eger	Predeal trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, vom 1. März 1904		936 Centimes		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen mit der Bestimmung nach Bucuresti Intreposite oder Bucuresti gara de nord zur Aufgabe gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1779	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	**Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding**	Güter aller Art, mit Ausnahme von Rohzucker, der Pos. Z—15 b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Gr.-Pawlowitz	allen Stationen der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding oder vice versa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von a) 15.000, b) 20.000, c) 25.000 Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen, sowie Einhaltung der in den übrigen Rubriken vorgesehenen und der allgemein gültigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	a) 0·8 Heller b) 1·0 " c) 1·2 "	Im Rückvergütungswege	**Bei den Sendungen von Gr.-Pawlowitz auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate und bei den Sendungen nach Gr.-Pawlowitz auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32**	**Die Sendungen müssen von einem mit der Station Gr.-Pawlowitz in Schienenverbindung stehenden Etablissement aufgeliefert werden, bezw. für ein solches Etablissement bestimmt sein**
1780	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	**Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding** Lokalbahn Mutenitz-Gaya	Bruchsteine und Schotter, Ausnahmetarif IIa) des Lokaltarifes, Teil II	Göding		**Aufgabe als Frachtgut.** **Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** **Einhaltung der sonstigen tarifmäßigen Bestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf,** längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	**Lokaltarif**	**Heller**	**Heller**	**Heller**	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32**	
					Mutenitz				10·8	7·8	3·0			
					Dubniau				12·0	9·0	3·0			
					Swatobořitz				14·4	11·4	3·0			
					Gaya				16·4	13·4	3·0			
			Kalk, gebrannt			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei								
					Mutenitz				13·0	10·0	3·0			
					Dubniau				17·0	14·0	3·0			
					Swatobořitz				21·0	18·0	3·0			
					Gaya				24·0	21·0	3·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1781	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	**Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding**	Lehm, roh, aus Pos. E—17), Ziffer 1 und 2, der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Kobyli Tscheitsch	Göding loko	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	24·0 Heller 19·0 Heller	16·4 Heller 13·6 Heller	7·6 Heller 5·4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32	
1782	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	**Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding**	Rohzucker der Pos. Z—15 b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Gr. Pawlowitz	Saitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	13 Heller	10 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
1783	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	**Lokalbahn Mutenitz-Gaya**	Braunkohlen	Dubnian	Gaya loko	**Auflieferung eines Minimalquantums von a) 8.000 t b) 12.000 t (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bzw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	11·2 Heller	ad a) 9·5 Heller ad b) 8·0 Heller	ad a) 1·7 Heller ad b) 3·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Repräsentanz der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32	Sendungen müssen für ein Etablissement in Gaya bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
1784	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zuckerrübenabfälle, dann Rübenschnitte und Rübenschnitzabfälle, ausgelaugt und nur in frischem (grünem) Zustande, daher nicht gedörrt oder getrocknet, ferner Rüben-Preßlinge und Saturationsschlamm	Laun	Deutsch-Kralupp	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Vom Absender und Empfänger auf- und abzuladen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1906	Lokalgütertarif	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	25·4		Im Kartierungswege		
				via Saaz										
				Rusin	Dušnik					18				
					Herrendorf-Středokluk					20				
					Litowitz					20				
					Nautonitz					22				
					Řepora					18				
				via Prag-(Smichow)										
1785	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905 **k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz** Z. 33.997/05	Bukowinaer Lokalbahnen	2 Wagenladungen Zement	Kaczyka	Hatna transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Herstellung von Waldstraßen im Forstgebiete des bukow. gr.-or. Religionsfonds bestimmt sein. Die Ausladung ist durch die Partei zu besorgen	vom 25. September 1905 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den normalen tarifmäßigen Gebühren unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km	Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen die vom Empfänger der Sendung längstens bis Ende März 1906 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung der k. k. Direktion der Güter des bukow. gr.-or. Religionsfonds enthalten müssen, daß die Sendungen zur Herstellung von Waldstraßen verwendet worden sind. Daß die Ausladung durch die Partei bewirkt worden ist, muß von der betreffenden Empfangsstation im Frachtbriefe bestätigt sein, widrigenfalls die tarifmäßigen Entladekosten von der Refaktie in Abzug gebracht werden	
			4 Wagenladungen Zement	Russ Moldawitza-Säge										

Rubrik	
1. Fortlaufende Nummer	1786
2. Die Publikation erfolgt von der	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905
3. und im Namen der	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.381-C I/05
4. Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	I. den Stationen der Strecken: a) Budapest S.B.—Balaton-Szt. György b) Moba—Komárom, c) Györvár—Lajta-Szt. Miklós; II. den Stationen: a) Nagy-Kanizsa, b) Vizvár, c) Babócsa, d) Barcs; III. Zákány; IV. Sziszek (Sisak)
5. nach	Görz
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten während der Begünstigungsdauer.** *) 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement in Görz oder Haidenschaft adressiert sein und in einem solchen zur Verarbeitung gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Sendungen sind mit direkte nach Görz oder Haidenschaft lautenden Frachtbriefen aufzugeben. 6. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird auch bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlußbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovarer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) geleistet, wenn sich bei Zusammenstoß der bis zu einer der Übergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Übergangsstation in Rubrik 10 ausgewiesenen ermäßigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach Görz bestehenden direkten Frachtsätze. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovarer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamasier Lokaleisenbahn wird je nach der Übergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Übergangsstation und dem ab dieser Übergangsstation zugestandenen ermäßigten Frachtsatze rückvergütet
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	I.: 192 Heller; II.: 162 Heller; III.: 150 Heller; IV.: 131 Heller
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Sendungen in einem industriellen Etablissement in Görz oder Haidenschaft verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgendwelcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet
Besondere Bemerkungen	

*) Außer den in Rubrik 6 bezeichneten Sendungen werden auch die von der reklamierenden Firma (als Empfänger) von den Stationen: Komárváros, Zala-Szt. Iván, Szt. Mihály-Pacsa, Gelse, Légrád, Gola, Berzencze, Mura-Keresztúr, Kotor-Alsó-Domboru, Mura-Király, Kis-Szabadka und Csaktornya nach Görz und Haidenschaft bezogenen Sendungen der in Rubrik 4 bezeichneten Artikel rücksichtlich der Erreichung des Minimalquantums von 5000 Tonnen in die Refaktie einbezogen, sofern rücksichtlich dieser Sendungen die Bestimmungen dieser Verlautbarung eingehalten werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1787 V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 10.848-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Glassand aus der Pos. Q—1 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Domschale (Station der Lokalbahn Laibach-Stein)	Wies (Station der Graz-Köflacher Eisenbahn)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	126 Heller		Im Kartierungswege		Hierdurch wird die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 143 vom 15. Dezember 1904, Post Nr. 3413, gegenstandslos
1788 V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.436-C I/05		Schwellen, hölzerne	Lienz	St. Michele	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10 000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zum Bau der Lokalbahn St. Michele-Mezzolombardo bestimmt und an die Gemeindevorstehung in Mezzolombardo adressiert sein	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	80 Heller	61 Heller	19 Heller	Im Kartierungswege		
1789 V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Iglau Stadt k. k. St. B.	Lobositz A. T. E.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	97 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1790	V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Tonwaren der Pos. T—20 b und T—20 d des für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen gültigen Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905 in beliebiger Verpackung	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen, der Böhmischen Nordbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Cilli S.B.	Bodenbach k.k.St.B., B.N.B. oder St.E.G. Tetschen B.N.B. oder Ö.N.W.B.	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, wird für die nebenbezeichneten Artikel in beliebiger Verpackung die im Tarif-Teil I, Abteilung B, bei den Positionen T—20 b 1 und T—20 d 2 vorgesehene Tarifierung unter sonstiger Aufrechthaltung der in diesem Tarife auf Seite 11 sub IV für die Anwendung der Exporttarife vorgesehenen Bestimmungen auch dann im Rückvergütungswege zugestanden, wenn die Sendungen ab Bodenbach oder Tetschen durch Vermittlung von Spediteuren innerhalb einer achttägigen Frist per Bahn oder Schiff nach dem Auslande weiterbefördert werden. Die behufs Liquidierung der entfallenden Frachtdifferenz erforderlichen Original-Frachtbriefe bis Bodenbach oder Tetschen und die Duplikat-Frachtbriefe oder Schiffskonnossemente ab dort bis zur betreffenden Auslandsstation sind bis längstens 30. April 1907 in Vorlage zu bringen. An Stelle der bezeichneten Duplikat-Frachtbriefe können auch Bestätigungen der kgl. Sächsischen Güterverwaltungen in Bodenbach oder Tetschen, in welchen hinsichtlich der betreffenden Sendungen Zeichen, Nummer, Anzahl der Kolli, Verpackungsart, Inhalt, Gewicht, Bestimmungsort und Abgangstag in Bodenbach, resp. Tetschen angeführt sind, vorgelegt werden.								

1791 — V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905 — **Österr. Nordwestbahn** Z. 106.658/05

Anwendung der sich durch Umkartierung in Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau jeweilig ergebenden Frachtsätze für ungarische Sendungen bei Umkartierung in Wien Ö.N.W.B.

Für Sendungen, die von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) nach Wien Ö.N.W.B. abgefertigt und ab da nach nördlich von Wien liegenden Stationen der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. (exkl. Wysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tinischt), ferner nach Stationen der Böhmischen Nordbahn (exkl. Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bišic und Kralup—Neratowitz, ferner exkl. der Stationen Bodenbach und Tetschen [Bodenbach-Landungsplatz]) weitergesendet werden, sowie für Sendungen von nördlich Wien Ö.N.W.B. liegenden Stationen der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. (exkl. Wysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tinischt), ferner von Stationen der Böhmischen Nordbahn (exkl. der Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bišic und Kralup—Neratowitz, ferner exkl. der Stationen Bodenbach und Tetschen [Bodenbach-Landungsplatz]) in Wien Ö.N.W.B. anlangen und von da nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) weitergesendet werden, gelangen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, jene Gesamtfrachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung, welche sich bei Umkartierung in Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau ergeben hätten, falls durch Vorlage der Frachtdokumente in unzweifelhafter Art nachgewiesen wird, dass diese Sendungen von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) in Wien Ö.N.W.B. angelangt und ab da innerhalb eines Monates weitergesendet wurden, bezw. — in umgekehrter Richtung — von nördlich von Wien Ö.N.W.B. liegenden Stationen nach Wien Ö.N.W.B. abgefertigt und ab da innerhalb eines Monates nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a/L., bezw. via Grammat-Neusiedl oder via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) weitergesendet worden sind.

Im Falle der Erbringung des bedungenen Nachweises werden auch die bei der Aufgabe in Wien Ö.N.W.B. nach Ungarn, bezw. bei der Abgabe in Wien Ö.N.W.B. beim Anlangen von Ungarn für die Auf-, bezw. Abgabsmanipulation in Wien Ö.N.W.B. zur Einhebung gelangten Manipulationsgebühren (vgl. Lokalgütertarif der Ö.N.W.B.) in dem gleichen Ausmaße rückvergütet, als dies nachweislich bei Umkartierung in Wien St.E.G. geschehen wäre, und zwar auch in dem Falle, als dieselbe nicht besonders, sondern im Wege der Anwendung der für den Verkehr mit Wien Nordwestbahnhof loko über die Wiener Verbindungsbahnen bestehenden, diese Manipulationsgebühr bereits enthaltenen direkten Sätze zur Anrechnung gelangte.

Der Anspruch auf Rückvergütung der bezüglichen Frachtunterschiede erlischt, wenn das mit den bezüglichen Frachtdokumenten belegte Rückvergütungsansuchen nicht innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Weitersendung ab Wien Ö.N.W.B. gerechnet, eingebracht wird.

Diese Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von ungarischen Stationen nach Stationen des Auslandes und vice versa Anwendung.

Für letztere Sendungen wird die Frist für die Weitersendung ab Wien Ö.N.W.B. auf drei Monate festgesetzt.

Bei Liquidierung der Rechnungen werden vom Rückvergütungsbetrage die vorgeschriebenen Liquidierungskosten nicht abgerechnet.

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	5 Beteiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation von	7 Bezeichnung der Relation nach	8 Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	9 Besondere Bemerkungen
67 V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	Nr. 122 vom 21. Oktober 1905	1758	K. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřis	a) Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter der Pos. 8—51, lit. a); b) Pflastersteine aus Pos. 8—51, lit. b), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Krhanitz Poříč a. d. Sazawa Požár	Hrabovka transit Prag (St.B.) Smichow	In der Rubrik 9, 10 und 11 sind die Frachtsätze wie folgt richtig zu stellen: (siehe unten)	

Unter Rubrik 5 von	Unter Rubrik 5 nach	Unter Rubrik 9	9	Unter Rubrik 10	10	Unter Rubrik 11	11
Krhanitz	Hrabovka transit Prag (St.B.) Smichow	28	40	18	29	10	11
Poříč a. d. Sazawa		24	35	17	25	7	10
Požár		30	41	18	29	12	12

Außerkraftsetzung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	5 Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation von	7 Bezeichnung der Relation nach	8 Zeitpunkt der Aufhebung	9 Besondere Bemerkungen
27 V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	Nr. 130 vom 15. November 1904	2476	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Totes Geflügel als Eilgut	Groß-Florian (G.K.B.)	Stationen der k. k. Staatsbahnen	31. Oktober 1905	Die betreffenden Frachtsätze werden durch mit Gültigkeit vom 1. November 1905 verlautbarte niedrigere Frachtsätze ersetzt
28 V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	Nr. 132 vom 19. November 1904	2505		K. k. österr. Staatsbahnen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), in Säcken verpackt	Stein Verladestelle (Lokalbahn Laibach-Stein)	Görz S.B.		
29 V.-B. Nr. 124 v. 26./X. 1905	Nr. 140 vom 8. Dezember 1904	3037		Nicht namentlich angeführt	Ermäßigte Eilgüter	Stationen der Südbahn und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Pola und Rovigno (k.k.St.B.)		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 125 **Wien, 28. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Dem heutigen Verordnungs-Blatte liegt der Tarif-Index für das III. Quartal 1905 bei.

Europäische Donaukommission.

Frühjahrssession 1905.

Die Delegierten der in der Europäischen Donaukommission vertretenen Staaten haben während der diesjährigen Frühjahrssession in der Zeit vom 10. bis 29. Mai unter Vorsitz des russischen Delegierten acht Sitzungen abgehalten.

Bei den Beratungen der Kommission nahmen diesmal die nautisch-technischen Fragen einen breiteren Raum ein. Der Grund hierfür ist in der allgemeinen Verkehrszunahme, namentlich der größeren Schiffe, zu suchen. Während im Jahre 1901 die Anzahl der Schiffe mit mehr als 2500 t, welche die Donaumündungen aufsuchten, 34 betrug, stieg dieselbe in den Jahren 1902 und 1903 auf 97 und betrug im Jahre 1904 trotz der ungünstigen Exportverhältnisse 92. Die Kommission sah sich deshalb bereits vor einigen Jahren veranlaßt, für Schiffe größeren Tonnengehaltes besondere Vorsichtsmaßregeln anzuordnen, welche die Ausstattung solcher Schiffe mit den für die Flußschiffahrt nötigen Ausrüstungsgegenständen, sowie die zulässige maximale Fahrgeschwindigkeit betreffen. Aus Rücksichten analoger Natur wurde im heurigen Frühjahrsplenum die Frage ventiliert, wie den größeren Schiffsdimensionen in den Bestimmungen des Reglements über den Hafenverkehr in Sulina Rechnung zu tragen sei. Demselben Zwecke dient die Einrichtung eines Signaldienstes in St. Georges, Gorgova und Tschamurli, der auf Grund der Beschlüsse des letzten Herbstplenums ins Leben gerufen wurde, um die Schiffer rechtzeitig von einem plötzlichen Fallen des Wasserstandes zu avisieren.

Nach dem technischen Berichte der Ingenieure der Kommission haben die Regulierungsbauten im Laufe des Winters 1904/05 keinen Schaden genommen. Die Fahrwasserverhältnisse in der Mündung werden als günstig bezeichnet. Zur Erhaltung derselben hat der Seebagger „Percy Sanderson“ im Jahre 1904 zwischen den Dämmen und im offenen Meere 297.000 m³ (— 97.000) ausgehoben. Die Geschiebeführung des Sulinaarmes war daher eine geringe, was sich auch darin äußerte, daß die Ablagerung der Sinkstoffe, welche derselbe in das Meer hinaustrug, nur 2,800.000 m³ (— 3,700.000) betragen hat. Im Sulinaarme waren die Fahrwasserverhältnisse während der ganzen Dauer des Jahres 1904 sehr befriedigend, da die nutzbare Tiefe permanent 20 Fuß (englisch), also um 6 Zoll mehr betrug als im Jahre 1903.

Der technische Bericht geht endlich nach Erwähnung der auf Grund der Kredite des Vorjahres (s. Vrdgs.-Bl. Nr. 134 ex 1904, S. 2834) ausgeführten Bauten auf die Fortsetzung der Regulierungstätigkeit im Jahre 1905 über. Er bemerkt hierzu, daß der Kommission wegen der Unzulänglichkeit der zurzeit verfügbaren Mittel wohl die Inangriffnahme oder Fortsetzung größerer Arbeiten versagt bleiben müsse, daß jedoch die einwandfreie Instandhaltung der bestehenden Regulierungsarbeiten eine Überschreitung der hierfür im Voranschlage des laufenden Jahres vorgesehenen Dotation des technischen Dienstes involviere. Die Ingenieure der Kommission beanspruchten daher für die Erhaltung der Fahrwassertiefe von 24 Fuß in der Mündung und 20 Fuß im Sulinaarme zu dem hierfür vorgesehenen Betrage von Frcs. 51.000 einen Nachtragskredit von Frcs. 90.000; ferner einen Betrag von Frcs. 120.270 für die Anlage neuer Sporne.

Die finanzielle Lage der Kommission gestaltete sich zur Zeit des Frühjahrsplenums wie folgt: Die Einnahmen an Schiffahrtsgebühren betrugen in der Zeit vom 1. Jänner bis 1. Mai 1905 Frcs. 203.703·91 (— 267.185·39). An Spital-, Lotsen- und Eichgebühren gingen ein Frcs. 8356·90, an Kapitalszinsen Frcs. 14.659·37. Nach dem Rechnungsabschlusse für das Jahr 1904 beziffern sich die effektiven Einnahmen dieses Jahres auf Frcs. 3,284.346·70 (— 900.387·93), die Auslagen auf

Frcs. 2,513.638·55 (— 410.338·28), so daß aus der Gebarung dieses Jahres und der Vorjahre ein Überschuß von Frcs. 770.708·15 verbleibt. Mit Einbeziehung dieses Überschusses betragen die Einnahmen des Jahres 1905 bis zu dem oberwähnten Zeitpunkte Frcs. 997.428·33. Die Ausgaben der gleichen Zeitperiode betrugen Francs 412.628·17 (— 187.760·72). Von dem Überschusse per Frcs. 584.800·16, der sonach verblieb, waren Francs 286.298·10 provisorisch in Effekten angelegt, Frcs. 294 erlagen bei der französischen Bank, Frcs. 28.797·43 bei Barclay & Co. in London, Frcs. 1136·13 bei Flüry-Hérard & Co. in Paris, Frcs. 38.379·94 bei der Deutschen Bank in Berlin und Frcs. 229.894·56 in den Kassen der Kommission in Sulina und Galatz.

Die Einnahmen des Sanitätsfonds betrugen nach dem Stande vom 30. April 1905 Frcs. 714.948·71, darunter der Kassabestand vom 1. Jänner 1905 per Frcs. 663.564·84. Die Ausgaben in dieser Zeit beliefen sich auf Frcs. 27.105·56, so daß ein Überschuß von Frcs. 687.843·15 verblieb, von welchen Frcs. 8550 in fünfprozentiger, Frcs. 641.675 in vierprozentiger rumänischer Rente angelegt waren und der Rest von Frcs. 37.618·15 in den Kassen der Kommission in Sulina und Galatz zur Disposition stand.

Der Voranschlag für das Jahr 1905 wurde in dem letzten Frühjahrsplenum nachstehend ergänzt: Der Überschuß des Vorjahres wurde mit dem im Rechnungsabschlusse des Jahres 1904 ermittelten Betrage von Frcs. 770.708 eingestellt, wodurch sich die Einnahmen des Jahres 1905 von Frcs. 1,749.332 auf Frcs. 1,910.708 erhöhen. Die Ausgaben betrugen nach dem Voranschlage Frcs. 1,665.221. Hierzu kommen die im Laufe des Frühjahrsplenums votierten Kredite, und zwar für den technischen Dienst Frcs. 212.270, für den Pensionsfonds Frcs. 27.249 und für diverse Erfordernisse Frcs. 4145, zusammen Frcs. 243.664. Die Summe der Ausgaben stellt sich daher auf Frcs. 1,908.885 und der voraussichtliche Überschuß des laufenden Jahres auf Frcs. 1823.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Brünn nach Lösch. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung: Erteilung des Betriebskonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. September den von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen erstatteten Bericht über das Ergebnis der am 15. Juli durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der normalspurigen Lokalbahn Brünn-Lösch, sowie die hierbei namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erfolgte Erteilung der Betriebsbewilligung unter Genehmigung der von der Kommission getroffenen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen. Die Baulänge der gegenständlichen Lokalbahn beträgt 6·2947 km; die Betriebslänge beträgt 5·9997 km. [E.-M.-Z. 36.419.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung für die Teilstrecke Sudoměř-Skalsko — Sobotka.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Oktober die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung der Teilstrecke von der Anschlußstation Sudoměř-Skalsko—Sobotka, sowie die Besichtigung der Strecke zwischen der Station Sobotka und der Station Liboschowitz-Kost der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka im eigenen Wirkungskreise vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Amtshandlungen, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die Teilstrecke Sudoměř-Skalsko—Sobotka, bezw. insofern die Teilstrecke Sobotka—Liboschowitz-Kost der genannten Lokalbahn in Frage kommt, die Bewilligung zur Beförderung von Rübe und Zuckerfabriksnebenprodukten zwischen diesen beiden Stationen namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 48.282.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Baukonsenserteilung für a) die Erweiterung der Station Laubenbachmühle, b) die eingeschalteten Halte- und Verladestellen Unter-Buchberg und Winterbach und c) die Wasserleitungsanlage in der Station Laubenbachmühle.) Auf Grund der am 25. Juli auf der Lokalbahn Kirchberg an der Pielach - Mariazell - Gußwerk durchgeführten kommissionellen Amtshandlungen, und zwar:

1. der politischen Begehung des Projektes für die Erweiterung der Station Laubenbachmühle, ferner
2. der wasserrechtlichen Verhandlung im Zusammenhange mit der politischen Begehung des Projektes für die Wasserleitung zur obgenannten Station behufs deren Wasserversorgung und endlich
3. der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für die einzuschaltenden Halte- und Verladestellen Unter-Buchberg in km 18·9/19·1 und Winterbach in km 25·6/25·9, welch letztere nunmehr auch als Betriebsstation (Kreuzungsstation) auszugestalten ist,

wurde von der bezüglichen Kommission der Baukonsens für die genannten baulichen Herstellungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 42.008.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Aujezd nach Luhatschowitz. (Detailprojekt für die Variante in der Teilstrecke von km 8·0 bis km 8·7; Anberaumung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 14. Oktober über das von Dr. Cyrill Seifert in Brünn vorgelegte Detailprojekt für die Variante in der Teilstrecke von km 8·0 bis km 8·7 der Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz im Sinne der Bestimmungen des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Durchführung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für den 8. November anberaumt. [E.-M.-Z. 48.808.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Übernahme des Betriebes der Lokalbahnstrecke Sedletz-Kuttenberg—Kuttenberg-Stadt.) Am 1. November wird die bisher durch die Österr. Nordwestbahn betriebene Lokalbahnstrecke Sedletz-Kuttenberg—Kuttenberg-Stadt in den Betrieb der k. k. Staatseisenbahnverwaltung übernommen und der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag unterstellt werden.

Zillertalbahn. (Genehmigung des Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen des Verwaltungsrates der Zillertalbahn in Wien die Bestellung des Oberrevidenten Gustav Eberle zum Betriebsleiter der Zillertalbahn unter der Voraussetzung genehmigt, daß demselben stets ein im Bahnerhaltungsdienste geschultes Unterpersonal beigegeben wird. [E.-M.-Z. 41.104.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Änderung der Bezeichnung der Station Hainspach-Wöhnsdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Abänderung der Bezeichnung der Station Hainspach-Wöhnsdorf der Linie Rumburg—Nixdorf mit Gültigkeit vom 1. Mai 1906 in „Hainspach“ genehmigt. [E.-M.-Z. 43.353.]

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate September 1905 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlaßt durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmäßigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. österr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien	777	17750	1180	19707	63	119	7	189	1·0	255	7	263	.	5	.	.	7	15	22
„ Linz	510	5134	691	6335	10	21	1	32	0·5	23	1	12	.	.	.	.	2	.	.
„ Innsbruck	611	2698	280	3589	33	57	5	95	2·6	99	3	75	.	2	.	48	2	.	6
„ Villach	120	3004	1818	4942	6	70	10	86	1·7	78	.	21	.	.	.	.	.	.	8
„ Triest	189	1254	544	1987	60	26	12	98	4·9	85	27	19	1	1	.	.	1	.	12
„ Pilsen	611	2786	5113	8510	98	151	156	405	4·8	345	20	37	.	1	.	.	.	2	54
„ Prag	308	3980	5725	10013	39	185	47	271	2·7	223	.	47	.	.	.	.	1	.	10
„ Olmütz	120	2062	4164	6346	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau	90	2040	750	2880	2	17	1	20	0·7	16	.	7	.	1	.	.	1	.	.
„ Lemberg	60	3426	488	3974	1	5	.	6	0·2	4	.	3	.	.	.	.	2	.	6
„ Stanislau	120	1053	1424	2597	.	3	1	4	0·2	1	.	1	.	.	.	.	2	.	2
K. k. Betriebsleitung Czernowitz	120	215	1953	2288	4	7	32	43	1·9	27	.	24	.	.	.	.	1	.	4
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60	987	600	1647	5	12	.	17	1·0	16	.	16			.	.	.	.	7
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	360	1296	1482	3138	8	35	9	52	1·7	62	4	70	.	.	1	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	451	989	1961	3401	9	13	4	26	0·8	24	.	10	.	.	.	.	.	.	11
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1481	90	1571	.	4	.	4	0·3	1	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	505	30	535	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	967	5181	7001	13149	101	84	6	191	1·5	151	3	34	.	.	.	.	3	.	48
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	122	605	86	813	8	10	.	18	2·2	9	.	6	.	3	.	.	1	.	4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	195	60	255	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Österr. Nordwestbahn	510	7778	864	9152	24	43	6	73	0·8	82	3	45	1	.	.	1	1	.	22
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	810	6240	3960	11010	38	59	13	110	1·0	91	.	57	.	5	.	.	2	.	7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	324	41	365	.	4	.	4	1·1	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1215	9015	2165	12395	164	138	1	303	2·4	222	5	113	.	5	.	.	.	1	31
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	60	1969	270	2299	.	9	.	9	0·4	9	.	3	.	.	.	.	.	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	40	540	.	580	.	2	.	2	0·3	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Bahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 10. Oktober dem Dr. Ladislaus Kralovanszky in Budapest für:

a) eine von der Station Vecsés der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, einerseits bis Alsóhalom, anderseits bis Üllö führende

b) eine von der Station Üllö ausgehende und diese mit der Station Nagy-Körös der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende;

c) eine von der Station Vecsés ausgehende und die Linie a) mit der Station Czegléd verbindende

Rustikal- (Agrar-) Bahn, und zwar sämtliche Strecken des Netzes als schmalspurige Linien (70 cm Spurweite) auf die Dauer eines Jahres.

2. Dem Advokaten Dr. Johann Hellebront in Budapest und Konsorten für:

a) eine von der Station Kis-Körös der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende und diese in der Station Kiskun-Felegyháza mit der Lokalbahn Szolnok—Kiskun-Félegyháza;

b) eine von der Station Kiskun-Majsa der Lokalbahn Kiskun-Félegyháza — Kiskun-Majsa ausgehende und diese in der Station Szabadka (Maria-Theresiopel) mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen;

c) eine von der Station Fülöpszállás der Lokalbahn Kecskemet-Fülöpszállás ausgehende und diese in der Station Lajosmizse mit der Lokalbahn Budapest-Lajosmizse;

d) eine von der Station Alberti-Irsa der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende und diese in deren Station Jászberény mit der Linie Hatvan—Jászberény—Szolnok;

e) eine von der Linie a), und zwar entweder von deren Station Fülöpszállás oder von der Station Iszák der Lokalbahn Kecskemét-Iszák-Fülöpszállás aus diese in der Station Szeged mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen;

f) eine von der Station Szeged aus die Linien a) und c) in der Station Kiskun-Halas mit der Lokalbahn Kiskun-Halas—Bács-Almás—Rigyicza

verbindende Linie, und zwar sämtliche Linien des Netzes als schmalspurige Agrar- (Rustikal-) Bahnen (70 cm Spurweite) auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Fahrpark.) Derselbe wurde in jüngster Zeit durch Beschaffung von 20 Stück zweiachsigen Güterwagen mit 15 t Tragfähigkeit, 43 Stück Kondukteurwagen und 5 Stück Heizkesselwagen, welche zur Beheizung langer Personenzüge dienen, vermehrt.

Lokalbahn Körmend — Valalövö — Ösi - Szent Péter — Muraszombat. (Erteilung der Konzession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Ludwig Fábián in Budapest die Konzession zum Baue und Betriebe einer von der Station Körmend der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahn Körmend-Németujvár ausgehenden, über Zala-Lövö und Ösi-Szent Péter bis Muraszombat (Komitat Vas [Eisenburg] nächst der steiermärkischen Landesgrenze) führenden Lokalbahn erteilt. Die effektiven Baukosten dieser als normalspurige Lokalbahn auszuführenden mit Dampf und Automotorwagen zu betreibenden Linie sind mit K 6,240.000 bemessen, von welcher Summe K 298.800 auf die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 65.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen.

Ungarisches Betriebsnetz der Südbahn-Gesellschaft. (Automotorwagenbetrieb.) Die Weitzersche Maschinen- und Waggonfabrik hat für den Verkehr zwischen Budapest und Siófok einen Automotorwagen neuester Konstruktion mit Benzinheizung geliefert, welcher bei der Probefahrt eine Fahrgeschwindigkeit von 66 km pro Stunde erzielte.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate September.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September folgende Bahnstrecken eröffnet: Am 1. September die 64·507 km lange normalspurige Nebenbahnstrecke Wormditt — Bischdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. mit den Bahnhöfen Open, Freimarkt, Launau, Kerwienen-Springborn, Thegsten und Bischofstein für den Gesamtverkehr (ausschließlich Sprengstoffe), sowie mit den Haltepunkten Bewernick und Rehagen für den Personenverkehr; von Bewernick und Rehagen werden Gepäcksstücke unabgefertigt mitgenommen und die Fracht hierfür auf den Bestimmungsstationen erhoben; Privatdepeschenverkehr findet nur auf Bahnhof Bischofstein statt; die Bahnhöfe Freimarkt, Thegsten und Bischofstein sind mit Geleisewagen ausgerüstet; die 1·83 km lange Verbindungsbahn Rödelheim — Rebstock mit der 1·13 km langen Abzweigung in der Richtung nach Höchst a. M. im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M. für den öffentlichen Verkehr; Stationen, die für den öffentlichen Eisenbahnverkehr in Frage kommen, liegen nicht an dieser Verbindungsbahn; die Bahnstrecken Sürth — Cöln und Wesseling-Rheinwerft — Bonn - Ellerstraße der vollspurigen Nebeneisenbahn von Bonn über Wesseling nach Cöln (Rheinuferbahn) der Cöln-Bonner Kreisbahnen für den Güterverkehr; gleichzeitig wurde der Mitbetrieb auf der städtischen Straßenbahn in Cöln von der Einmündung der Rheinuferbahn in diese bei Marienburg bis zur Abzweigu g zur städtischen Hafenbahn und auf der städtischen Hafenbahn von der vorgedachten Abzweigung bis zu den Übergabegeleisen für die Verbindung mit dem Staatsbahnhofe Cöln-Bonntor für den Güterverkehr eingeführt; an der vorgenannten Nebenbahn befinden sich folgende Stationen: Bonn-Ellerstraße, Bonn-Friedhof (nur für Wagenladungen), Buschdorf (nur für Wagenladungen), Hersel, Widdig (nur für Wagenladungen), Urfeld, Wesseling, Wesseling-Rheinwerft (nur für den Rheinumschlagsverkehr und den Verkehr der angeschlossenen Werke), Godorf, Sürth und Rodenkirchen; die Beförderung von Sprengstoffen, Fahrzeugen und lebenden Tieren ist auf allen Stationen ausgeschlossen; für die neue Bahnstrecke haben die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 Gültigkeit; ferner am 23. September die bisher schmalspurige Nebenbahnstrecke Vochem-Bahnhof — Brühl Zuckerfabrik der Cöln - Bonner Kreisbahnen als Normalspurbahn für den öffentlichen Verkehr; durch diese neue Strecke wurde die vollspurige Verbindung über Brühl zwischen den kgl. Preußischen Staatseisenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn und den an diese anschließenden Bergheimer Kreisbahnen hergestellt.

Verschiedene Mitteilungen.

Salzkammergut - Lokalbahn - Aktiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. April fand in Salzburg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Direktor Viktor Krüzner und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Landesregierungsrates Rudolf Grafen Thun-Hohenstein die diesjährige (15.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 23.628 Prioritätsaktien und 3068 Stammaktien mit zusammen 1068 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 652.902·46 (gegen K 637.565·13 im Jahre 1903), die Betriebsausgaben K 370.718·91 (K 368.506·91) und der Betriebsüberschuß K 282.183·55 (K 269.058·22). Zuzüglich der Aktivzinsen per K 1873·20 und des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 580·26 (K 1028·58), sowie abzüglich der Aktien-Amortisationsquote per K 16.000 (K 14.800), der Abschreibungen per K 9559·30 (K 10.140·21) und der Passivzinsen per K 8765·83 (K 6591·53) ergab sich ein Gewinn von K 250·311·88 (K 245.146·59). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung, aus dem Gewinne K 5006·24 (K 4902·93) in den Betriebsreservefonds, K 7509·36 (K 7354·40) in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, K 236.680 (K 232.309) zur Ausschüttung einer 2·5prozentigen (2·45 Prozent) Dividende an die Prioritätsaktien zu verwenden und den Rest per K 1116·28 (K 580·26) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgte die Wiederwahl der aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Wilhelm Hallama, Dr. Otto Spängler und Josef Stern. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 23.771.]

Literatur.

107. Heft der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen (im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei).

Für das österreichische Eisenbahn-Tarifwesen von grundlegender Bedeutung sind neben der sogenannten „Refaktieverordnung" die Verordnung, betreffend die Vorlage der Tarife, bezw. die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten an die Aufsichtsbehörde, sowie jene über die Kundmachung der Tarife. Da diese beiden Verordnungen, von denen die erstere aus dem Jahre 1896, die letztere dagegen schon aus dem Jahre 1890 stammte, den derzeitigen Verhältnissen nicht mehr entsprachen und in mannigfacher Beziehung veraltet und einer Verbesserung bedürftig erschienen, so hat sich das Eisenbahnministerium veranlaßt gesehen, dieselben in neuer Form hinauszugeben, wobei hinsichtlich der Publikationsverordnung wegen der Notwendigkeit eines gleichmäßigen Vorgehens auch im ungarischen Ländergebiete das Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung gepflogen werden mußte. Letztere Verordnung ist auch mit Rücksicht auf ihre große Bedeutung für das verkehrtreibende Publikum dem Staatseisenbahnrate zur Begutachtung vorgelegt worden. Demgemäß sind ergangen die „Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 20. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14 (Vrdgs.-Bl. Nr. 18), über die Veröffentlichung der Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf Eisenbahnen", ferner die „Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 20. August 1905 (Vrdgs.-Bl. Nr. 105), betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die Vorlage der Tarife". Die Erlassung dieser beiden neuen Verordnungen hat auch die Umarbeitung des die beiden bestandenen enthaltenden 107. Heftes der im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei erscheinenden Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen bedingt, von welchem Hefte nunmehr eine mit zahlreichen Erläuterungen versehene Neuauflage in Herausgabe begriffen ist, deren Inhalt für die Bahnverwaltungen sowohl, als auch für die Geschäftswelt von besonderem Interesse sein dürfte. Der Preis dieses Heftes ist mit 60 Heller bemessen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 25. Oktober den Staatsbahn-Direktorstellvertreter Regierungsrat Franz Stfzizek zum Staatsbahn-Direktor in der V. Rangsklasse der Staatsbeamten unter gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels eines Hofrates allergnädigst zu ernennen geruht. Wrba m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr.

Ausnahmetarif I (Verkehr von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, bezw. der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft nach Bayern) vom 1. August 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Wirksamkeit vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Simbach in die Abteilung II (Mais) einbezogen:

Auf Seite 62/63 ist die Schnittafel b wie folgt zu ergänzen:

Bahnentfernungen von Wien	Bahnentfernungen von Passau	Vom Schnittpunkte nach	Mit Umschlag in Wien: Abteilung II (Mais)	Mit Umschlag in Passau: Abteilung II (Mais), Teilbetrag a	Teilbetrag b	Zusammen
Kilometer			Schnittfracht in Pfennig für 100 kg			
317	87	Simbach . . . . Gruppe A	108	61	40	101
		Gruppen B/C	108	64	37	101

Im Ausnahmetarife I, Verkehr von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern, ist die Ergänzung bezüglich des Umschlages in Passau auf Seite 60/61 vorzunehmen.

Wien, am 24. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.382/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1595]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von oder nach	Nach oder von	Eilgut gewöhnliches	Eilgut ermäßigtes	Frachtgüter der Klasse I	Frachtgüter der Klasse II
		Frachtsätze in Heller pro 100 kg			
Magyarbóly M.Á.V.	Meidling S.B.	—	601	—	—
Vrbovec M.Á.V.	Bozen-Gries S.B.	1333	737	751	562
	Liesing S.B.	799	579	454	345
	Payerbach-Reichenau S.B.	799	579	454	345

Hierdurch werden die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1905 unter Nr. [201] und [202] verlautbarten Kundmachungen gegenstandslos.

Wien, am 23. Oktober 1905. S.B. Z. 3468-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1596]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Zonen- und Kilometerzeiger für die Personenhaltestelle Wrbschan.

Die kilometrischen Entfernungen, sowie die Zoneneinteilung für die an der gesellschaftlichen Lokalbahnstrecke Pečck—Bečvar zwischen den Stationen Radim und Plaňan gelegenen Personenhaltestelle Wrbschan sind aus nachstehender Zusammenstellung zu entnehmen:

Zwischen		Pečck	Radim	Wrbschan	Plaňan	Plaňan Abzweigung	Zalešan	Boschitz	Kauřim	Woteletz	Zasmuk	Bečwar
Wrbschan	Kilometer	6	4	.	2	3	5	7	10	9	14	18
	Zone	1	1	.	1	1	1	1	1	1	2	2

Wien, am 21. Oktober 1905.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1597]

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Verbandsgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1901.

Änderung der Bahnhofgebühr im Verkehre mit Berlin Centralmarkthalle.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 hat im obbenannten Verbandstarife bei Absatz XI „Berlin Centralmarkthalle" der „Besonderen Tarifbestimmungen" auf Seite 9 die Bestimmung unter a) wie folgt zu lauten:

„bei Wagenladungen 3 Mark für die Achse."

Wien, am 25. Oktober 1905. S.B. Z. 12.413-C I/05.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1598]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. März 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Ab 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Weil b. Lörrach der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in den obengenannten Tarif einbezogen, und zwar für den Verkehr aus Ungarn (Seite 30—111) in die Abteilung II und für den Verkehr aus Bosnien (Seite 113—117) in die Abteilung V, mit den um je 1 Pfennig erhöhten Frachtsätzen der badischen Station Lörrach.

Die Kundmachung in Nr. 114 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 3. Oktober 1905, fortl. Nr. [1450], tritt mit 15. Dezember 1905 außer Kraft.

Wien, am 24. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.452/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1599]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrußland.

Aufhebung der Frachtsätze für Getreide u. s. w. von Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 finden die im Ausnahmetarif 2 für Getreide u. s. w. enthaltenen Frachtsätze auf Sendungen von Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy keine Anwendung; es sind demgemäß die drei genannten Stationen auf Seite 68 des Elbe-Umschlagstarifes für Südwestrußland vom 1. Jänner 1905 im vorletzten Alinea zu streichen.

Ferner erhält das letzte Alinea folgende neue Fassung: „Für Sendungen von allen übrigen russischen Stationen (ausschließlich Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy) gelangen die Frachtsätze unter β zur Anwendung."

Wien, am 26. Oktober 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1600]

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft, welcher Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Soweit Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Jänner 1906 in Wirksamkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen kostenlos erhältlich.

Wien, am 25. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.578/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28. X. 1905 [1601]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für die in dem „Öffentlichen Lagerhause und Freilager in Pilsen“ eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wird für Getreide und Hülsenfrüchte, Malz aller Art und Ölsaaten in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg, welche in dem „Öffentlichen Lagerhause und Freilager in Pilsen“ in der gleichnamigen Station mit der Eisenbahn anlangen und aus diesem innerhalb 12 Monaten, vom Tage der Einlagerung, mit der Eisenbahn weiterbefördert werden, im Österreichisch-Ungarischen und im Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverbande nach Maßgabe der im I. Anhange zum Tarife, Teil I, Abteilung B, enthaltenen „Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden“, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Außer den direkten Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 4 Heller pro 100 kg, höchstens aber K 4 pro Wagen ohne Rücksicht auf die Aufgabs- und Bestimmungsstation der Transporte eingehoben.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit einer Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 24. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1602]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt in der Stationsverbindung Finnentrop—Settenz der Frachtsatz des Spezialtarifes I von Mk. 3·22 für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 25. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 17.422/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1603]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt in Ergänzung der Abteilung I des Ausnahmetarifes Nr. 24 (Bordsteine u. s. w.) von Schärding nach Neuötting der Frachtsatz von Mk. 0·31 für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 26. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.207/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1604]

Adriatisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Verbandsgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1901.

Aufhebung von Frachtsätzen und Dienstbeschränkung.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 werden die im obbenannten Verbandstarife enthaltenen Frachtsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magd. Bhf. eingeführt:

„Die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Die Benachrichtigungsschreiben über den Eingang des Gutes werden hierüber in jedem Falle nähere Bestimmung enthalten. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magd. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß.“

Wien, am 23. Oktober 1905. S.B. Z. 12.539-C I/05.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1605]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut u. s. w. vom 1. Juli 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut (Abteilung I des obenbezeichneten Tarifes) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Kistelek nach	Mark für 100 kg
Nürnberg-Doos	10·91
„ -Dutzendteich	10·79
„ H.B.	10·79
„ -Mögeldorf	10·71
„ N.B.	10·89
„ N.O.B.	10·83
„ N.W.B.	10·97
„ O.B.	10·73
„ -Schweinau	10·85

Wien, am 24. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.383/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1606]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Teil II, Heft 8.

Im Tarife, Teil II, Heft 8, des Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverbandes ist auf Seite 19 in der Rubrik e) der Frachtsatz für die Relation Mezö-Komárom-Hidvég—Wien-St. Marx von 595 auf **295** Heller pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 25. Oktober 1905. S.B. Z. 12.622-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1607]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Direkte Frachtsätze für Obst, Eil- und Frachtgüter zwischen Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn und Wien-Hauptzollamt und für Eilgüter zwischen Ischl und Meran.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Frachtsätze zur Berechnung, und zwar:

1. Für Obst, frisches, der Pos. O—1, lit. a), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905,

a) verpackt, bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg;
b) verpackt, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen;
c) unverpackt (alla rinfusa), bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen

nach Wien-Hauptzollamt von		ad a)	ad b)	ad c)
		Frachtsatz für 100 kg in Heller		
Gargazon	(Stationen der Bozen-Meraner Bahn)	471	—	—
Lana-Burgstall		476	—	—
Meran		490	460	343
Siebeneich		455	—	—
Sigmundskron		452	—	—
Terlan		460	—	—
Untermais		487	460	343
Vilpian		465	—	—

2. Für Eilgüter und Frachtgüter der Stückgutklasse II und der Wagenladungsklassen A und B:

Von Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn	Nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Eilgüter		Frachtgüter			
und vice versa		gewöhnliche	ermäßigte und besonders ermäßigte	Stückgutklasse II	Wagenladungsklasse A in Mengen von 5000 kg pro Wagen	Wagenladungsklasse A in Mengen von 10.000 kg pro Wagen	Wagenladungsklasse B
		Heller pro 100 kg					
Gargazon	Wien Hauptzollamt	1603	828	649	467	450	333
Lana-Burgstall		1615	834	654	472	455	338
Meran		1651	852	668	486	469	352
Siebeneich		1563	808	633	451	434	317
Sigmundskron		1555	804	630	448	431	314
Terlan		1575	814	638	456	439	322
Untermais		1643	848	665	483	466	349
Vilpian		1587	820	643	461	444	327
Meran	Ischl	1280	788	.	.	.	.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 134 ex 1904 unter Post 2565 und Nr. 137 ex 1904 unter Post 2838 enthaltenen Verlautbarungen werden hierdurch gegenstandslos.

Wien, am 25. Oktober 1905. S.B. Z. 12.338-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Aufhebung der Verpackungsbedingung bei mineralischen Ölen der Pos. O—4 der Güterklassifikation.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1907, werden die unter Pos. O—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen fallenden mineralischen Öle auch dann nach II—A—A tarifiert, wenn die Aufgabe in anderer Verpackung als in Fässern erfolgt.

Wien, im Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1609]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 A (Stamm- und Stangenholz u. s. w. über 2·5 m Länge).

Mit Gültigkeit vom 20. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten im Tarifheft 1 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 A (Stamm- und Stangenholz u. s. w. über 2·5 m Länge) im Kartierungswege in Kraft:

Von	Nach Hermsdorf-Klosterlausnitz K.E.D.E.
	Pfennig für 100 kg
Klattau k.k.St.B.	106
Kuttenplan k.k St.B.	74
Nepomuk k.k.St.B.	104
Plan loko k.k.St.B.	78
Plan trans.*) k.k.St.B.	75
Tachau k.k.St.B.	84

*) Nur gültig im Verkehre mit Stationen der Lokalbahn Plan-Tachau, ausgenommen Station Tachau.

Wien, am 26. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1610]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Heft 1.

Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifes III, sowie von Borke (Rinde), roh.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifes III, sowie von Borke (Rinde), roh, zwischen Milówka, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, und Brieg, Station der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau, direkte Frachtsätze in Kraft.

a) Frachtsatz des Spezialtarifes III:
Zwischen Milówka und Brieg . . 67 Pfg. für 100 kg

b) Frachtsatz für Borke (Rinde), roh, von Baumarten, die Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlages in der europäischen Forst- und Landwirtschaft sind, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen:
Von Milówka nach Brieg . . 59 Pfg. für 100 kg

Das Aufladen in der Versandstation ist Sache der Parteien.

Wien, am 25. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.344/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1611]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung des Nachtrages I zu den Kartierungsfrachtsätzen nach und von Kolin transit, Swětla transit.

Am 1. November 1905 tritt der Nachtrag I zu den vom 1. April 1904 gültigen Kartierungsfrachtsätzen nach und von Kolin transit, Swětla transit für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla-Ledeč-Kácow einerseits und

a) Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
b) Stationen der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

anderseits in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Einbeziehung der Stationen der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč;
II. einen neuen Anhang;
III. Änderungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 27. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.649/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905. [1612]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

Südbahn-Gesellschaft.

26. Oktober. Infolge von Schneehindernissen am Karst wurde der Güterverkehr in der Strecke Laibach—St. Peter in Krain eingestellt.

Internationale Geflügelausstellung in Budapest. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der am 14., 15. und 16. Oktober 1905 in Budapest stattgefundenen internationalen Geflügelausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Der Rücksendetermin wurde mit Ende Oktober 1905 festgesetzt.

Ausstellung von Gemälden und Plastiken in Czernowitz. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 1. November bis 24. Dezember 1905 in Czernowitz stattfindenden Ausstellung von Gemälden und Plastiken wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie auf den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die allgemeine Kaninchenausstellung in Arzberg 11. bis 13. November 1905;
2. die Geflügelausstellung in Bayreuth 11. November 1905;
3. die internationale Hundeausstellung in Berlin 21. und 22. Oktober 1905;
4. die Geflügelausstellung in Chemnitz 24. bis 27. November 1905;
5. die III. Westdeutsche Junggeflügelschau in Duisburg 11. bis 13. November 1905;
6. die Kaninchenausstellung in Gornsdorf i. E. (Sachsen) 26. November 1905;
7. die allgemeine Geflügelausstellung in Gunzenhausen 25. bis 27. November 1905;
8. die allgemeine Geflügelausstellung in Ludwigshafen a. Rh. 28. bis 30. Oktober 1905;
9. die III. allgemeine Geflügelausstellung in Offenbach a. M. 4. bis 6. November 1905;
10. die Geflügelausstellung in Reichenbrand (Sachsen) 25. bis 27. November 1905;
11. die allgemeine Geflügel- und Vogelausstellung in Rosenheim 9. bis 12. November 1905.

Bemerkung zu Ziffer 1 und 11:

Die gleiche Vergünstigung wird für die unter Ziffer 1 und 11 genannten Ausstellungen voraussichtlich auch von einigen anderen Eisenbahnverwaltungen zugestanden. Das Nähere hierüber wird noch bekannt gegeben.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Mit sofortiger Gültigkeit tritt für den Verkehr zwischen bayerischen Stationen einerseits und den dem Tarife angehörenden rheinisch-westfälischen Stationen, mit Ausnahme derjenigen der Bergheimer Kreisbahnen, der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn und der Brohlthaleisenbahn anderseits ein Ausnahmetarif 10 b für Getreide, nämlich Weizen, Roggen, Gerste, Hafer und Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut, in Kraft, der jedoch nur nachträglich auf besonderen Antrag gewährt wird. Im Verkehre nach und von den oben genannten drei Bahnen wird die ermäßigte Fracht des neuen Ausnahmetarifes nur für die übrigen, von den Sendungen durchlaufenen Strecken berechnet.

Näheres über Anwendungsbedingungen und Frachtberechnung bei den beteiligten Dienststellen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Bottrop.) Am 1. November 1905 wird die Station Bottrop, Westfalen, als Versandstation in den Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen mit den für die Station Bottrop Süd gültigen Frachtsätzen einbezogen.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Warnemünde—Gjedser und Saßnitz—Trelleborg. (Aufhebung von Tarifsätzen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ab werden die Tarifsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Mit gleichem Tage ist die Eisenbahn-Verwaltung berechtigt, auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehende Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen.

Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Getreide etc. im Falle der Verwendung als Saatgut.) In den nachstehenden Gütertarifen: Badisch-Bayerischer Gütertarif, Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif (ausgenommen für den Verkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn), Frankfurt a. M.- etc. Bayerischer Gütertarif, Hessisch-Bayerischer Gütertarif, Nassau-Oberhessisch-Bayerischer Gütertarif und Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif kam der auf den Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen gültige Ausnahmetarif 10 b für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, und für Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut, mit den gleichen Anwendungsbedingungen und Grundsätzen für die Frachtberechnung mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1905 zur Einführung.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Stationen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding—Vedsted und Warnemünde—Gjedser. (Aufhebung von Tarifsätzen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ab werden die Tarifsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Mit gleichem Tage ist die Eisenbahn-Verwaltung berechtigt, auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehende Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen.

Rußland. (Eröffnung der internationalen Ausstellung von Häuten, Fellen und Federn in St. Petersburg.) Die Eröffnung der ersten internationalen Ausstellung von Häuten, Fellen und Federn in St. Petersburg wird nach Mitteilung der „Torg. Prom. Gas.“ in der zweiten Hälfte des Dezember erfolgen. Es sind Exponate aus Archangel, Nachitschewan, Warschau, Lodz, Perm und anderen Städten eingetroffen. Aus dem Auslande sind Maschinen für Bearbeitung von Häuten und Fellen eingesandt worden.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsverkehr. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc. im Falle der Verwendung als Saatgut.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 trat ein neuer ermäßigter Ausnahmetarif für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer und für Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1902. (Ausdehnung auf Kalkstickstoff etc.) Die Ausdehnung des Tarifes auf die Düngemittel „Kalkstickstoff“ und „Stickstoffkalk“, sowie den Rohstoff „Kalziumkarbid“ (in Stücken) haben mit sofortiger Gültigkeit auch die Bayerischen Staatseisenbahnen angenommen, so daß die Frachtermäßigung jetzt im gesamten Geltungsbereiche des Tarifes gewährt wird.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc. im Falle der Verwendung als Saatgut.) Am 20. Oktober gelangte für den Verkehr zwischen Stationen der Preußischen Staatseisenbahnen, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, Dahme-Uckroer, Mühlhausen-Ebelebener, Lausitzer und Niederlausitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, Reichseisenbahnen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, der Badischen Staatseisenbahnen und badischen Stationen der Main-Neckarbahn, sowie der Württembergischen Staatseisenbahnen anderseits der Ausnahmetarif 10 b für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer und für Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

— (Einbeziehung der Station Lychen.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wird die Station Lychen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Stettin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S der obenbezeichneten Verbände einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Staatsbahn-Gütertarife, Gruppe II. (Einbeziehung der Haltestelle Friedenau.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Ladestelle Friedenau als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2 a für Kies einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Schedlisken.) Am 15. Oktober 1905 wurde die an der Strecke Königsberg i. Pr.—Prostken zwischen Lötzen und Widminnen gelegene Haltestelle Schedlisken, welche bisher u. a. nur Wagenladungsverkehr hatte, nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgut- und Tierverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Vieh in Etagewagen ist ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

— (Eröffnung der Haltestelle Brennen.) Am 1. November 1905 wird die an der Strecke Allenstein—Lyck zwischen Baitkowen und Drygallen gelegene Haltestelle Brennen u. a. für den Güter- und Tierverkehr eröffnet. Die Abfertigung von lebenden Tieren in Etagewagen, von Sprengstoffen, Leichen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1792	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Schotter der Pos. S—51 a des Tarifes, Teil I, Abteilung B, und Abfälle bei der Schottererzeugung	Czernosek transit	Reichenberg A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903 nebst Anhang	44·2 Heller	31 Heller	13·2 Heller	Im Kartierungswege		
1793	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.267/02	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen Gruben und Koksanstalten des Ostrauer Revieres	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle; für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen bei Kokssendungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Gaisbergbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1904	Heller pro Tonne 1530	1440	90	Im Kartierungswege		
				Mähr.-Ostrau-Oderfurt					1530	1440	90			
				Miröschau				Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolehowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	960	900	60			
				Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht)					1252	1162	90			
				Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg					1252	1152	100			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1794	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 44.839/05 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	Lokalbahnen Modřan-Čerčan, Kolin-Čerčan mit der Abzweigung Rataj—Kácow, Swětla-Ledeč-Kácow und Sedletz-Kuttenberg-Zruč	Rohspiritus	Hodkow Zbraslawitz Zruč	Prag (St.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg-Zruč bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif		92 Heller		Im Kartierungswege		
						Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Zwischen Prag (St.B.) und Hodkow	Roth Janowitz-Černín	Zbraslawitz			
									Zugestandener Frachtsatz in Heller für 100 kg					
			Eilgut: gewöhnliches						—	419	-			
			ermäßigtes						—	176	186			
			besonders ermäßigtes						—	147	157			
			Frachtgüter der Klasse I						—	147	157			
			II						—	115	123			
			A						122	108	115			
			B						—	94	100			
			C						78	70	74			
			Frachtgüter des Spezialtarifes 1						—	97	102			
			2						—	83	88			
			3						67	59	63			
		Lokalbahnen Kolin-Čerčan mit der Abzweigung Rataj—Kácow, Swětla-Ledeč-Kácow und Sedletz-Kuttenberg-Zruč	Salz der Pos. 8—7a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	I. Ebensee II. Hallein	Kuttenberg-Stadt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen			Zugestandener Frachtsatz in Heller für 100 kg: I a) 379, b) 300	II a) 426, b) 354				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1795 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 44.839/05	Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg-Zruč	Holz und Kohlen	Sedletz-Kuttenberg Ö.N.W.B. transit	Kuttenberg-Stadt	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif		60 Heller pro Tonne (à 1000 kg)		Im Rückvergütungswege	Gegen konsignierte Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag erliegen müssen	
1796 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 44.839/05	Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg-Zruč	Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Ölkuchen und Ölkuchenmehl, Ölsaaten	Sedletz-Kuttenberg Ö.N.W.B. transit	Kuttenberg-Stadt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif			2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen konsignierte Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag erliegen müssen	
			Rohzucker			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 90 Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendigten Eisenbahntransportes per Bahn oder Schiff nach einem ausländischen Platze (außerhalb des österr.-ungar. Zollgebietes) verfrachtet werden	vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg-Zruč bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906			4 Heller			Gegen konsignierte Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über bezogenen Rohzucker von Sedletz-Kuttenberg Ö.N.W.B. transit nach Kuttenberg-Stadt, ferner der auf den Namen des Reklamanten als Versender lautenden Duplikat-Frachtbriefe, bezw. Schiffskonnossemente über den Versand von 90 Prozent des bezogenen Rohzuckers als Raffinade nach dem Auslande (außerhalb des österr.-ungar. Zollgebietes), welche bis spätestens Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1797	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.-B. Z. 12.744-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Getrocknete Pflaumen	Sziszek (Sisak) Wasserprovenienz	Bingen, mit der Bestimmung nach rheinisch-westfälischen Stationen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Unter Aufrechthaltung der in dem nebenbezeichneten Verbandsgütertarife enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen nachweislich zu Wasser in Sziszek (Sisak) einlangen und mit direkt auf rheinisch-westfälische Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden, auf welchen die Anwendung des Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Tarifes bis Bingen vorzuschreiben ist	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Teil VI, Heft 2, Frachtsatz der Abteilung III	570 Pfennig	513 Pfennig	57 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe und die die Wasserzufuhr nach Sziszek (Sisak) nachweisenden Schiffspapiere, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1798	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.745-C I/05		Getrocknete Pflaumen	Sziszek (Sisak)	Ludwigshafen a. Rh. Mannheim — Frankfurt a. M. Gustavsburg Kastel Hafen Mainz Hafen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Unter Aufrechthaltung der in dem nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen von Sziszek (Sisak) auf Grund der Frachtsätze des nebenbezeichneten direkten Tarifes abgefertigt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, aller Art etc. im Rhein- und Main-Umschlage für den Verkehr mit Ungarn	Verschieden	Verschieden	95 Pfennig — 76 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1906 gültigen Frachtsätze des nebenbezeichneten Tarifes

Spalte	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	1799
Die Publikation erfolgt: 2. von der	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905
3. und im Namen der	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.552-C I/05
Das Zugeständnis wird gemacht: 4. für Artikel	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von – nach	**den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen**
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Verarbeitung gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. 6. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird auch bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlußbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) geleistet, wenn sich bei Zusammenstoß der bis zu einer der Übergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Übergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermäßigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn wird je nach der Übergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Übergangsstation und dem ab dieser Übergangsstation zugestandenen ermäßigten Frachtsatze rückvergütet
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: 8. Bezeichnung	Lokaltarif
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Siehe nebenstehende Tabelle
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgendwelcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet
14. Besondere Bemerkungen	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern des Krainer Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch den genannten Verband zu erfolgen hat

Tabelle.

Von	nach Cilli	nach Salloch und Laibach S.B.	nach Franzdorf	Von	nach Cilli	nach Salloch und Laibach S.B.	nach Franzdorf
	Heller pro 100 kg				Heller pro 100 kg		
Budapest S.B.	177	216	228	Kis-Szabadka	—	109	121
Budafok D. V.	174	212	224	Csáktornya	—	109	121
Nagytétény	172	212	224	Légrád	—	117	129
Tárnok	171	208	220	Zákány	—	117	129
Martonvásár	167	204	216	Góla	—	125	137
Kápolnásnyék	161	194	206	Berzencze	100	129	141
Velencze	161	194	206	Vizvár	100	135	147
Dinnyés	155	182	194	Babócsa	100	136	148
Székesfehérvár	152	182	194	Barcs	100	136	148
Moha	162	190	202	Gelse	—	125	137
Bodajk	165	197	209	Szt. Mihaly-Pacsa	112	129	141
Mór	165	197	209	Zala-Szt. Iván	112	134	146
Kisbér	165	197	209	Györvár	112	139	151
Keményitögyár	165	197	209	Oszkó	113	152	164
Nagy-Igmánd	165	197	209	Vasvár	113	152	164
Komárom	165	197	209	Molnári	113	152	164
Szabadbattyán	146	180	192	Dömötöri	113	152	164
Polgárdi	142	180	192	Szombathely	124	169	181
Lepsény	136	178	190	Acsád	132	173	185
Siófok	129	169	181	Bükk	137	178	190
Szantód	123	159	171	Lövö	142	180	192
Szemes	118	155	167	Nagy-Czenk	154	182	194
Boglár	112	152	164	Sopron	162	190	202
Fonyód-fürdötelep	110	146	158	Ágfalva	162	190	202
Máriatelep	107	140	152	Lépesfalva-Somfalva	167	194	206
Balaton-Szt. György	107	132	144	Márcs-Nádasd	167	194	206
Komárváros	—	125	137	Nagy-Marton	162	192	204
Nagy-Kanizsa	—	117	129	Rétfalu-Siklós	162	186	198
Mura-Keresztúr	—	117	129	Savanyukút	160	184	196
Kotor-Alsó-Domboru	—	117	129	Lajta-Szt. Miklós	160	182	194
Mura-Király	—	112	124	Sziszek (Sisak)	—	106	118

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1800 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 20.659/05	beteiligten Verwaltungen	Hölzerne Werkzeugstiele	Losenstein	Bregenz trans. Buchs (Rheintal) trans. Lindau trans. St. Margrethen trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5 000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen" unter II und VIII des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Ctms. a) 251 b) 166 a) 246 b) 162 a) 251 b) 166 a) 254 b) 168		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1801 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.648-C I/05		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Verarbeitung gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. 6. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird auch bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlußbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) geleistet, wenn sich bei Zusammenstoß der bis zu einer der Übergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Übergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermäßigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn wird je nach der Übergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Übergangsstation und dem ab dieser Übergangsstation zugestandenen ermäßigten Frachtsätze rückvergütet.	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Siehe nebenstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgendwelcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet.	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern des Kärntner Landes-Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch den genannten Verband zu erfolgen hat

Tabelle.

Von	Nach									
	Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Völkermarkt-Kühnsdorf	Klagenfurt S.B.	Velden a. W.	Villach S.B.	Paternion-Feistritz und Spittal a. D.	Möllbrücke-Sachsenburg
	Heller pro 100 kg									
Budapest S.B.	169	190	196	209	213	221	230	236	249	255
Budafok D.V.	167	188	194	207	211	217	226	232	244	249
Nagytétény	161	182	188	198	202	211	220	226	238	244
Tárnok	156	176	182	194	198	208	216	222	235	240
Martonvásár	150	170	176	188	192	204	212	218	231	237
Kápolnásnyék	142	162	168	181	185	202	207	213	226	231
Velencze	140	160	166	179	183	196	207	213	224	229
Dinnyés	131	151	157	179	183	194	199	205	218	224
Székesfehérvár	131	151	157	175	179	192	197	203	216	222
Moha	136	155	161	179	183	194	201	207	220	226
Bodajk	143	160	166	184	188	199	206	212	225	231
Mór	143	163	169	187	191	199	209	215	228	234
Kisbér	143	165	171	189	195	203	217	223	240	246
Keményitögyár	143	165	171	189	195	203	217	223	241	247
Nagy-Igmánd	143	165	171	189	195	203	217	223	241	247
Komárom	143	165	171	189	195	203	217	223	241	247
Szabadbattyán	127	148	154	165	169	183	192	198	215	220
Polgárdi	123	144	150	162	166	179	188	194	211	217
Lepsény	121	142	148	160	164	173	182	188	205	211
Siófok	112	132	138	152	156	166	174	180	198	203
Szántód	112	132	138	148	156	158	167	173	190	196
Szemes	107	126	132	145	149	152	162	168	185	187
Boglár	107	120	126	141	147	147	155	161	179	184
Fonyód-fürdötelep	107	117	123	139	145	145	152	158	174	179
Máriatelep	106	117	123	135	141	141	148	154	171	176
Balaton-Szt. György	—	111	111	125	129	135	144	150	168	174
Komárváros	—	—	111	120	126	124	133	139	159	164
Nagy-Kanizsa	82	94	100	110	114	120	129	135	152	158
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	114	120	127	133	152	158
Kotor-Alsó-Domború	—	86	—	—	—	120	127	133	152	158
Mura-Király	—	86	—	—	—	115	125	131	148	156
Kis-Szabadka	—	77	82	88	93	109	118	124	138	144
Csáktornya	—	77	82	88	93	109	118	124	138	144
Légrád	82	94	100	110	114	120	127	133	152	158
Zákány	—	94	100	110	114	120	129	135	152	158
Góla	86	—	—	116	124	126	136	141	158	163
Berzencze	88	105	111	122	126	129	138	144	162	167
Vizvár	88	105	111	126	130	133	142	148	165	171
Babócsa	88	105	111	126	130	133	142	148	165	171
Barcs	88	105	111	126	130	135	144	150	165	171
Gelse	—	—	108	116	120	122	133	139	158	163
Szt. Mihály-Pacsa	—	108	108	120	124	133	142	148	163	169
Zala-Szt. Iván	94	108	114	120	124	141	150	156	173	179
Györvár	100	123	129	135	139	154	161	167	184	190
Oszkó	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Vasvár	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Molnári	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Dömötöri	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Szombathely	106	132	138	147	151	165	174	180	197	203
Acsád	115	140	146	152	156	168	180	186	203	208
Bükk	121	142	148	160	164	171	182	188	205	211
Lövö	130	144	150	162	166	178	188	194	211	217
Nagy-Czenk	145	151	157	175	179	186	197	203	216	222
Sopron	150	154	160	179	183	188	199	205	218	224
Ágfalva	148	154	160	179	183	186	199	205	218	224
Lépesfalva-Somfalva	148	151	157	175	179	186	197	203	216	222
Márcs-Nádasd	148	148	154	170	174	182	197	203	216	222
Nagy-Marton	148	148	154	168	172	182	197	203	215	222
Rétfalu-Siklós	142	144	150	165	169	181	194	200	215	220
Savanyukút	142	144	150	162	166	177	188	194	211	217
Lajta-Szt. Miklós	137	144	150	160	164	177	188	194	211	217
Sziszek (Sisak)	108	128	136	146	150	156	167	173	190	196

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1802 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.434-C I/05		Hafer und Futtermais *)	Siehe nachstehende Tabellen I—VI		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. 3 Sendungen müssen in einer der in den Tabellen I—VI genannten Bezugsstationen mittels Straßenfuhrwerk abgeführt oder von einem durch ein Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden oder, sofern diese Station eine Übergangsstation auf eine Anschlußbahn ist, mit direkt nach einer Station dieser Anschlußbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. 4. Die Maissendungen müssen zu Futterzwecken bestimmt und in den Frachtbriefen als Futtermais deklariert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabellen I—VI	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Auf Mahlmais (insbesondere Cinquantin), sowie auf anderen Mais für industrielle Zwecke findet die gegenwärtige Frachtermäßigung keine Anwendung

Tabelle I.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller **) nach Leoben S.B.	Bruck a. M.	Pernegg	Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller **) nach Leoben S.B.	Bruck a. M.	Pernegg
Budapest S.B.	—	—	190	Boglár	156	148	148
Budafok D.V.	—	—	190	Fonyód-fürdőtelep	151	143	142
Nagytétény	198	190	190	Máriatelep	148	140	139
Tárnok	198	190	190	Balaton-Szt. György	140	134	134
Martonvásár	197	190	190	Komárváros	130	122	122
Kapolnásnyék	190	190	190	Nagy-Kanizsa	122	114	114
Velencze	188	188	188	Mura-Keresztúr	122	114	114
Dinnyés	181	181	181	Mura-Király	—	114	—
Székesfehérvár	174	174	174	Kotor-Alsó-Domború	122	114	114
Moha	181	181	181	Csáktornya	114	103	98
Bodajk	181	181	181	Legrád	122	114	114
Mór	181	181	181	Zákány	124	116	116
Kisbér	181	181	181	Góla	126	118	118
Keményitögyár	181	181	181	Berzencze	130	122	122
Nagy-Igmand	181	181	181	Vizvár	136	130	130
Komárom	181	181	181	Babócsa	140	134	134
Szabadbatthyán	194	186	186	Barcs	144	138	138
Polgárdi	190	182	182	Gelse	130	122	122
Lepsény	184	178	178	Szt. Mihály-Pacsa	138	132	132
Siófok	174	168	168	Zala-Szt. Iván	142	134	134
Szántod	168	160	160	Molnári	128	120	120
Szemes	163	155	154	Sziszek (Sisak)	172	164	164

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Niklasdorf finden die für Leoben S.B. zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht billiger stellt.

Tabelle II.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller **) nach												
	Wildon	Lebring	Leibnitz	Ehrenhausen	Graz S.B.	Judendorf	Gratwein	Peggau	Frohnleiten	Mixnitz	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf
Budapest S.B.	184	184	184	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Budafok D.V.	180	180	180	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nagytétény	174	174	174	174	174	188	190	190	190	190	174	174	174
Tárnok	169	169	169	169	169	183	189	190	190	190	169	169	169
Martonvásár	163	163	163	163	163	177	183	190	190	190	163	163	163
Kapolnásnyék	156	156	154	154	156	170	176	184	184	190	156	156	156
Velencze	154	154	154	154	154	168	174	182	182	188	154	154	154
Dinnyés	147	147	144	144	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Székesfehérvár	140	140	140	140	—	—	—	—	—	—	140	140	140
Moha	147	147	144	144	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Bodajk	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Mór	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Kisbér	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Keményitögyár	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Nagy-Igmand	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Komárom	147	147	147	147	—	—	—	—	—	—	147	147	147
Szabadbatthyán	140	140	140	140	140	154	160	168	168	184	140	140	140
Polgárdi	140	140	136	136	140	154	160	168	168	182	140	140	140
Lepsény	140	140	136	136	140	154	160	168	168	178	140	140	140
Siófok	130	130	126	126	138	152	158	166	166	168	138	138	138
Szántód	130	130	124	124	134	148	154	160	160	160	134	134	134
Szemes	125	125	124	—	128	142	148	154	154	154	128	127	127
Boglár	122	122	122	—	124	138	144	148	148	148	124	124	124
Fonyód-fürdötelep	117	117	117	117	119	133	139	142	142	142	119	119	119
Máriatelep	113	113	113	—	116	130	136	139	139	139	116	116	116
Balaton-Szt. György	110	110	—	—	112	126	132	134	134	134	112	112	112
Komárváros	94	94	94	—	99	113	119	122	122	122	99	99	99
Nagy-Kanizsa	88	88	88	88	90	104	—	—	114	114	90	90	90
Mura-Keresztúr	88	88	88	—	90	—	—	—	—	114	90	90	90
Csáktornya	72	72	—	—	87	—	—	—	—	98	82	77	77
Legrád	88	88	88	88	90	104	—	—	114	114	90	90	90
Zákány	88	88	88	88	90	104	110	116	116	116	90	90	90
Góla	88	88	88	88	106	—	—	118	118	118	106	—	—
Berzencze	92	92	92	—	110	—	—	122	122	122	110	—	—
Vizvár	100	100	96	96	112	126	—	130	130	130	112	112	112
Babócsa	100	100	96	96	112	126	132	134	134	134	112	112	112
Barcs	100	100	96	96	112	126	132	138	138	138	112	112	112
Gelse	94	94	94	—	110	—	—	122	122	122	110	—	—
Szt. Mihály-Pacsa	94	94	94	94	112	126	—	132	132	132	112	112	112
Zala-Szt. Iván	94	94	94	94	116†)	130	134	134	134	134	116	116	116
Györvár	114	114	114	114	116†)	130	134	134	134	134	116	116	116
Molnári	114	114	114	114	—	—	—	—	—	—	114	114	114
Szombathely	88	88	88	88	—	—	—	—	—	—	88	88	88
Acsád	109	109	109	109	109†)	—	—	—	—	—	109	109	109
Bükk	117	117	117	117	117†)	—	—	—	—	—	117	117	117
Lövö	117	117	117	120	117†)	—	—	—	—	—	117	117	117
Nagy-Czenk	116	116	116	121	116†)	—	—	—	—	—	116	116	116
Sopron	123	123	123	128	109	—	—	—	—	—	109	109	109
Agfalva	121	121	121	121	107	—	—	—	—	—	107	107	107
Lépesfalva-Somfalva	120	120	120	125	106	—	—	—	—	—	106	106	106
Márcs-Nádasd	117	117	117	117	103	—	—	—	—	—	103	103	103
Nagy-Marton	116	116	116	122	102	—	—	—	—	—	102	102	102
Rétfalu-Siklós	114	114	114	120	100	—	—	—	—	—	100	100	100
Savanyukút	112	112	112	112	98	—	—	—	—	—	98	98	98
Lajta-Szt. Miklós	110	110	110	115	96	—	—	—	—	—	96	96	96
Sziszek (Sisak)	132	132	132	132	—	—	—	—	—	—	134	134	134

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Stübing finden die für Peggau zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht billiger stellt. — †) Auch gültig für Graz k.k.St.B.

Tabelle III.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller **) nach					
	Spielfeld	Marburg Hauptbahnhof	Feistritz	Kranichsfeld-Frauheim	Pöltschach	Pettau
Budapest S.B.	184	170	174	170	174	162
Budafok D.V.	180	168	172	168	172	156
Nagytétény	174	162	166	162	166	150
Tárnok	169	156	160	156	160	141
Martonvásár	163	150	154	150	154	141
Kapolnásnyék	156	142	146	142	146	128
Velencze	154	140	144	140	144	128
Dinnyés	147	130	134	130	134	120
Székesfehérvár	140	130	134	130	134	119
Moha	147	130	134	130	134	120
Bodajk	147	137	141	137	141	128
Mór	147	137	141	137	141	134
Kisbér	147	137	141	137	141	137
Keményitögyár	147	137	141	137	141	137
Nagy-Igmand	147	137	141	137	141	137
Komárom	147	137	141	137	141	137
Szabadbatthyán	140	126	130	126	130	119
Polgárdi	140	122	126	122	126	109
Lepsény	140	120	124	120	124	106
Siófok	130	110	114	110	114	98
Szántód	—	110	114	110	114	98
Szemes	—	104	109	105	109	93
Boglár	114	—	—	—	—	—
Fonyód-fürdötelep	109	—	—	—	—	—
Máriatelep	105	—	—	—	—	—
Nagy-Kanizsa	88	—	—	—	—	—
Zákány	88	—	—	—	—	—
Góla	88	80	84	80	84	69
Berzencze	—	82	86	82	86	76
Vizvár	—	82	86	82	86	82
Babócsa	100	82	86	82	86	82
Barcs	100	82	86	82	86	82
Szt. Mihály-Pacsa	94	91	—	91	—	—
Zala-Szt. Iván	94	91	95	91	95	86
Györvár	114	—	—	—	—	—
Molnári	114	—	—	—	—	—
Szombathely	—	88	92	88	92	88
Sziszek (Sisak)	132	106	110	106	—	—

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Polstrau, Friedau und Moschganzen finden die für Pettau; nach Windisch-Feistritz die für Pöltschach; nach Pragerhof die für Kranichsfeld-Frauheim; nach Pößnitz die für Spielfeld; nach Marburg Kärntner Bahnhof die für Feistritz zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht billiger stellt.

Tabelle IV.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller**) nach Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli
Budapest S.B.	246	234	234	192
Budafok D.V.	242	230	230	188
Nagytétény	236	224	224	182
Tárnok	230	218	218	180
Martonvásár	224	212	212	174
Kapolnásnyék	214	202	202	168
Velencze	214	202	202	168
Dinnyés	202	190	190	162
Székesfehérvár	202	190	190	158
Moha	202	190	190	162
Bodajk	209	197	197	165
Mór	209	197	197	165
Kisbér	209	197	197	165
Keményitögyár	209	197	197	165
Nagy-Igmánd	209	197	197	165
Komárom	209	197	197	165
Szabadbatthyán	200	188	188	152
Polgárdi	200	188	188	148
Lepsény	198	186	186	142
Siófok	188	176	176	134
Szántód	178	166	166	128
Szemes	172	161	161	123
Boglár	170	158	158	116
Fonyód-fürdötelep	164	153	152	114
Máriatelep	160	150	146	111
Balaton-Szt. György	150	138	138	—
Komárváros	142	130	130	—
Nagy-Kanizsa	134	122	122	—
Mura-Keresztur	134	122	122	—
Kotor-Alsó-Domború	134	122	122	—
Csáktornya	124	109	109	—
Legrád	134	122	122	—
Zákány	134	122	122	—
Góla	142	130	130	—
Berzencze	146	134	134	—
Vizvár	154	142	142	110
Babócsa	154	142	142	110
Barcs	154	142	142	110
Gelse	142	130	130	—
Szt. Mihály-Pacsa	146	134	134	—
Zala-Szt. Iván	152	140	140	122
Molnári	170	158	158	122
Szombathely	188	176	176	134
Acsád	192	180	180	138
Sziszek (Sisak)	118	106	106	—

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht genannten Stationen der Strecke von Ponigl bis Franzdorf finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht billiger stellt.

Tabelle V.

Von	Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller**) nach Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Dranburg	Bleiburg	Völkermarkt-Kühnsdorf	Klagenfurt S.B.	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	176	198	204	218	224	232	244	250	270	270	276
Budafok D.V.	174	196	202	216	222	228	240	246	264	264	270
Nagytétény	168	190	196	206	212	222	234	240	258	258	264
Tárnok	162	184	190	202	208	218	230	236	254	254	260
Martonvásár	156	178	184	196	202	214	226	232	250	250	256
Kapolnásnyék	148	170	176	188	194	208	220	226	244	244	250
Velencze	146	168	174	186	192	202	214	226	242	242	248
Dinnyés	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242
Székesfehérvár	136	158	164	182	188	198	210	216	234	234	240
Moha	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242
Bodajk	143	165	171	188	194	205	217	223	241	241	247
Mór	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Kisbér	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Keményitögyár	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Nagy-Igmánd	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Komárom	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Szabadbatthyán	132	154	160	172	178	192	204	210	228	228	234
Polgárdi	128	150	156	168	174	188	200	206	224	224	230
Lepsény	126	148	154	166	172	182	194	200	218	218	224
Siófok	116	138	144	158	164	174	186	192	210	210	216
Szántód	116	138	144	158	164	166	178	184	202	202	208
Szemes	110	133	138	152	157	159	173	179	194	197	199
Boglár	—	131	131	148	154	154	166	172	190	190	196
Fonyód-fürdötelep	—	124	128	145	152	152	161	168	184	185	190
Máriatelep	—	120	125	141	148	148	157	164	181	182	187
Balaton-Szt. György	—	115	115	130	136	140	152	158	176	176	182
Komárváros	—	—	—	126	132	132	140	146	166	166	172
Nagy-Kanizsa	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Kotor-Alsó-Domború	—	86	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Csáktornya	—	77	82	88	93	109	119	130	135	145	151
Légrád	82	94	100	—	—	122	134	140	160	160	166
Zákány	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Gola	86	—	—	—	—	128	140	148	166	166	172
Berzencze	88	—	—	126	132	132	144	152	170	170	176
Vizvár	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Babócsa	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Barcs	88	110	116	128	134	140	152	158	174	174	180
Gelse	—	—	—	—	—	128	140	146	166	166	172
Szt. Mihály-Pacsa	—	110	112	124	130	136	148	156	172	172	178
Zala-Szt. Iván	97	114	118	124	130	146	155	164	182	182	188
Molnári	—	128	134	140	146	162	171	180	198	198	204
Sziszek (Sisak)	112	134	140	152	158	164	176	182	198	198	204

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht angeführten Stationen der Strecke von Maria-Rast bis Sachsenburg finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht niedriger stellt.

Tabelle VI.

Von	Kufstein	Kundl	Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen und Franzensfeste	Bozen-Gries	Auer	Trient	Roveredo und Mori	Mühlbach	Bruneck	Lienz
	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Heller**) nach																	
Budapest S.B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	302
Budafok D.V.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	298
Nagytétény	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	334	338	346	352	324	320	294
Tárnok	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	324	330	334	342	348	320	316	290
Martonvásár	348	—	—	—	—	—	—	—	328	324	320	326	330	338	344	316	312	286
Kápolnásnyék	344	—	—	—	—	—	—	328	324	320	316	322	326	334	340	312	308	280
Velencze	342	—	—	—	—	—	328	326	322	318	314	320	324	332	338	310	306	278
Dinnyés	336	—	—	—	328	326	322	320	316	312	308	314	318	326	332	304	300	274
Székesfehérvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	308	304	310	314	322	328	300	296	269
Moha	336	—	—	—	328	326	322	320	316	312	308	314	318	326	332	304	300	274
Bodajk	344	—	—	—	—	—	—	328	324	320	316	322	326	334	340	312	308	279
Mór	346	—	—	—	—	—	—	—	326	322	318	324	328	336	342	314	310	283
Komárom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	338	342	350	356	—	—	310
Szabadbatthyán	326	322	322	320	318	316	312	310	306	306	298	304	308	316	322	294	290	264
Polgárdi	326	322	322	320	318	316	312	310	306	302	298	304	308	316	322	294	290	260
Lepsény	318	314	314	312	310	308	304	302	298	294	290	296	300	308	314	286	282	255
Siófok	310	306	306	304	302	300	296	294	290	286	282	288	292	300	306	278	274	245
Szantód	302	298	298	296	294	292	288	286	282	278	274	280	284	292	298	270	266	238
Szemes	299	297	297	295	293	290	286	283	278	273	269	278	282	291	297	265	261	236
Boglár	294	290	290	288	286	284	280	278	274	270	266	272	276	284	290	262	258	228
Fonyód-fürdötelep	291	290	290	285	283	280	278	275	271	265	261	267	271	284	287	257	253	222
Máriatelep	287	287	287	282	280	277	275	271	268	263	259	265	269	281	284	254	252	218
Balaton-Szt. György	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	212
Komárváros	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	202
Nagy-Kanizsa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	—	192
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	254	260	264	272	278	—	—	185
Zákány	286	—	—	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	—	192
Góla	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	—	197
Berzencze	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	201
Vizvár	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	208
Babócsa	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	214
Barcs	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	220
Gelse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	250	201
Szt. Mihály-Pacsa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	258	208
Györvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	226
Molnári	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	233
Csáktornya	262	258	258	256	254	252	248	246	242	238	234	240	244	252	258	230	—	167
Sziszek (Sisak)	320	316	316	314	312	310	306	—	—	—	292	298	302	310	316	288	284	244

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht genannten Stationen der Strecken von Kufstein bis Mori und von Franzensfeste bis Kleblach-Lind finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht billiger stellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1803	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn** beteiligten Verwaltungen	**Eisenbahnfahrzeuge, beim Eisenbahntransporte auf eigenen Rädern laufend, als Frachtgut**	**Prag (Smichow) B.E.B. (Station)**	**Aussig (Ö.N.W.B. oder St.E.G.)**	**Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**Ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	**Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901**	**89 Heller**	**82 Heller*)**	**7 Heller**	**Im Kartierungswege**		*) Außer diesem zugestandenen Frachtsatze gelangt für die Aufgabe der betreffenden Sendungen noch eine Manipulationsgebühr als Nebengebühr zugunsten der Buschtěhrader Eisenbahn zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1804	**V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905** **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.496-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Rübenschnitze, frische (feuchte)	Pottendorf-Landegg (Station der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn)	Kertes (Haltestelle der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die nach Kertes bestimmten Sendungen müssen frankiert aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	30 Heller inkl. ung. Steuer		Kartierung		
					Vulka-Pordány (Station der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn)					21 Heller inkl. ung. Steuer				
1805	**V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905** **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.332-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Pflasterziegel und Pflasterplatten aus Tonmasse, nicht glasiert und nicht engobiert, unverpackt	Schattau (Ö.N.W.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für die genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	195 Heller		Im Kartierungswege		
1806	**V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905** **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.624-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Milch	Ostfi-Asszonyfa (M.Á.V.)	Wien St.E.G.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Eilgut und Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Tarif für den Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverband „Kartierungsfrachtsätze etc.“	270 Heller	223 Heller	47 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1807 V.-B. Nr. 125 v. 28. X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.399-C 1/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Tavoletti und Testoni aus der Pos. H—17 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Stationen der Unterkrainer Bahnen:	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarife für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
				Gottschee						79				
				Großlaschitz						76				
				Großlupp						71				
				Gutenfeld						74				
				Ortenegg						79				
				Reifnitz						79				
				Rudolfswerth						79				
				Skofelca						67				
				Strascha-Töplitz						81				
				Treffen						79				
				Zobelsberg						74				
			a) Holz der Pos. H—17 b) Holz der Pos. H—18 c) Holzkohle der Pos. H—25 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Siehe Tabelle										

Von	Nach Triest a)	Triest b)	Triest c)	Pola a)	Pola b)	Pola c)	Rovigno a)	Rovigno b)	Fiume a)	Fiume b)	Fiume c)
	Heller für 100 kg										
Stationen der Unterkrainer Bahnen:											
Gottschee	87	70	68	102	96	—	100	94	92	88	76
Großlack	83	64	62	98	92	—	96	90	88	82	70
Großlaschitz	83	62	62	98	96	—	96	94	88	75	66
Großlupp	79	56	54	94	—	—	92	85	84	72	60
Gutenfeld	81	60	60	96	94	—	94	92	86	73	64
Hönigstein	83	67	65	98	92	—	96	90	88	86	74
Ortenegg	86	64	64	101	99	—	99	97	91	78	69
Reifnitz	87	66	66	102	100	—	100	98	92	80	71
Rodockendorf	83	61	59	98	92	—	96	90	88	80	68
Rudolfswerth	83	70	68	98	92	91	96	90	88	88	76
St. Marein-Sap	77	55	53	92	—	—	90	—	82	70	58
Sittich	83	60	58	98	92	—	96	90	88	78	66
Skofelca	75	53	51	90	—	—	88	—	80	68	56
Strascha-Töplitz	87	72	70	102	96	93	100	94	92	90	78
Treffen	83	65	63	98	92	86	96	90	88	84	72
Weixelburg	83	58	56	98	91	—	96	89	88	76	64
Zobelsberg	81	58	58	96	94	—	94	92	86	73	64

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1808	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1. Eisen und Stahl der Pos. E—6, lit. a, b, e, h und i der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Freistadt i. S.	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Ad 1. und 3. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Ad 2. und 4. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Ad 1., 2. und 3. Besorgung des Aufladens. Ad 4. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	44	39	5	Im Kartierungswege		
					Brünn K.F.N.B				118	113	5			
					Göding				114	109	5			
					Grußbach-Schönau				140	135	5			
					Holleschau				88	83	5			
					Holubitz				106	101	5			
					Hullein				84	79	5			
					Krakau				83	78	5			
					Kremsier				88	83	5			
					Lundenburg				122	117	5			
					Mähr. Ostrau-Oderfurt				31	26	5			
					Mähr.-Weißkirchen				61	56	5			
					Nikolsburg				132	127	5			
					Oderberg				26	21	5			
					Olmütz K.F.N.B.				88	83	5			
					Oświęcim				50	45	5			
					Prerau				76	71	5			
					Saybusch-Żywiec				55	50	5			
					Sternberg				95	90	5			
					Troppau K.F.N.B.				50	45	5			
					Zauchtel				50	45	5			
					Zellerndorf				158	153	5			
				via Petrowitz										
				Freistadt i. S.	Wien Nordbahnhof, Wien Donauuferbhf. der K.F.N.B. transit, Floridsdorf-Jedlersdorf transit, Marchegg K.F.N.B.				Verschieden	136	Verschieden			
				via Petrowitz										
			2. Eisen (Roh-) der Pos. E—7	Mähr. Ostrau-Oderfurt	Freistadt i. S.				29	24	5			
				via Petrowitz										
			3. Eisenabfälle und Stahlabfälle der Pos. E—10	Freistadt i. S.	Mähr. Ostrau-Oderfurt				29	24	5			
					Oderberg				25	20	5			
			4. Schlacken und Sinter der Pos. S—19	Freistadt i. S.	Mähr. Ostrau-Oderfurt				21	18	3			
				via Petrowitz										

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1809		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Freistadt i. S.	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut mit direkt von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Ad 1, 2 und 5. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ad 3 und 4. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ad 1—5. Besorgung des Aufladens, ad 5. auch des Abladens durch Parteiorgane. Sendungen, welche auf Grund direkter, von, bezw. nach Freistadt i. S. geltender, ermäßigter Kartierungs-Frachtsätze abgefertigt werden, sind von diesen Begünstigungen ausgeschlossen	bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Heller für 1000 kg: 294	244	50	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Freistadt i. S. auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, bei Sendungen von Freistadt i. S. auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate. Die bezeichneten Dokumente müssen spätestens bis Ende Februar 1906 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	Zur Nachweisung des bedungenen Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg) werden alle innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses in Freistadt i. S. nach Petrowitz oder Karwin, bezw. darüber hinaus aufgelieferten und in umgekehrter Richtung beförderten Sendungen der in Spalte 4 angeführten Artikel, wenn auch für dieselben auf Grund dieses Zugeständnisses kein Frachtnachlaß resultiert, zugelassen, sofern die reklamierende Firma in den vorzulegenden Frachtdokumenten bei Sendungen von Freistadt i. S. als Absenderin, bei Sendungen nach Freistadt i. S. als Empfängerin erscheint
				Mähr. Ostrau-Oderfurt	Freistadt i. S.				266	216	50			
				Hruschau (via Petrowitz)	Freistadt i. S.				257	207	50			
				Karwin	Freistadt i. S.			Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	100	60	40			
			2. Roheisen der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Petrowitz oder Karwin	Freistadt i. S. oder umgekehrt				Heller für 100 kg: 10	8	2			
			3. Eisen und Stahl der Pos. E—6, lit. a, b, e, h und i	Petrowitz oder Karwin	Freistadt i. S. oder umgekehrt									
			3. Eisen und Stahl der Pos. E—6, lit. h	Freistadt i. S.	Karwin (für Sendungen nach Teschen)				10	6	4			
			4. Eisenabfälle und Stahlabfälle der Pos. E—10	Petrowitz oder Karwin	Freistadt i. S. oder umgekehrt				10	8	2			
			5. Schlacken und Sinter der Pos. S—19	Petrowitz oder Karwin	Freistadt i. S. oder umgekehrt				10	8	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1810	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 17.855/05	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	Stamm- und Stangenholz der Pos. H—17, a)	Datschitz	Wolframs-Cejl transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Absender zu besorgen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen zur Aufgabe gelangen	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	41	31	10	Im Kartierungswege		
				Teltsch					30	22	8			
			a) Schleifholz [Pos. H—18, g)], und zwar: α) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser, β) bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser; b) weiches Brennholz [Pos. H—18, a)] } bis 2·5 m Länge c) weiches Grubenholz [Pos. H—19, a)] }	Zlabings	Wolframs-Cejl transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen haben die Absender zu besorgen. Die Schleifholzsendungen müssen an eine Zellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik adressiert sein und von derselben bezogen werden			Verschieden	35	Verschieden	Im Kartierungswege, bei Grubenholz eventuell nur im Rückvergütungswege (s. Rubrik 13)	Bezüglich der Grubenholzsendungen haben die im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, I. Abteilung, 1. Abschnitt, A, II (Seite 514) beim Ausnahmetarife I, Anmerkung 2, angegebenen Bestimmungen sinngemäße Anwendung zu finden	
				Datschitz						27				
				Teltsch						20				
				Höditz						12				
				Triesch						10				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1811	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 47.014/05	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Rundholz aus der Pos. H—17, lit. a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Brodina	Ober-Wikow	Aufgabe als Frachtgut an ein Holzindustrie-Etablissement in der Empfangsstation und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	17	15	2	Im Kartierungswege		In diese Verlautbarung wurde die Publikation aus dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 23 vom 25. Februar 1905, fortl. Nr. 733, einbezogen und erscheint hierdurch die letztere als gegenstandslos
				Brodina	Putna				18	16	2			
				Falkeu	Ober-Wikow				16	14	2			
				Falkeu	Putna				16	14	2			
1812	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 35.320/05		Zementdachziegel aus Pos. Z—2	Hnizdyczów-Kochawina	Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, angeführten Linien auf Entfernungen von mindestens 101 km	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Klasse C	Auf Entfernungen von 101—110 km 46 Heller für 100 kg, auf Entfernungen von 111 km und darüber Frachtsätze des Ausnahmetarifes I des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1813	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen**		Petroleum	Bregenz	Buchs (Rheintal)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen*)	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 46	Heller 13	Heller 33	Im Kartierungswege		*) Nur gültig für jene Petroleumtransporte ab Triest, welche in Reservoirs zu Bregenz eingelagert und von da in vollen Wagenladungen à 10 Tonnen via Buchs (Rheintal), bezw. St. Margrethen nach der Schweiz weiter befördert werden
					St. Margrethen				19	5	14			
1814	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Brennholz (Scheitholz, Kloben- und Knüppel- [Prügel-] Holz), insofern die einzelnen Stücke die Länge von 1·5 m nicht überschreiten	Brod	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien-Matzleinsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905	Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Heller 185	Heller 129	Heller 56	Im Kartierungswege		
				Bosna-Brod					188	130	58			
1815	V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—19 a und b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Kladrub St.E.G.	Střebichowitz-Winařitz St.E.G. (Station)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	60 Heller		Im Kartierungswege		Außer dem nebigen Frachtsatze gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1816 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.255-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Getreide aus Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Budapest S.B.	Rovigno	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der in der Rubrik 8 bezeichneten Tarife. 2. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestgewichte von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in der Station Rovigno bezogen und daselbst mittels Straßenfuhrwerk oder über eine Schleppbahn abgeführt werden	vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 223		Kartierung		
				Csáktornya						172				
				Barcs						177				
				Sziszek (Sisak)						153				

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
80 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	Nr. 111 vom 26. September 1905	1617	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 20.050/05	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle angeführten Eisenbahnstationen	allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen (sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden), dann nach Wien, Korneuburg oder Linz (wenn die Malzsendungen in diesen Umschlagsplätzen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiffen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weitergesendet werden)	Mit Gültigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publikation werden die Stationen Königsfeld und Řečkowitz in die Gruppe A unter „6. Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft“ einbezogen	

Außerkraftsetzung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
30 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	Nr. 134 vom 24. November 1904	2565	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und Bozen-Meraner Bahn	gewöhnliche, ermäßigte und besonders ermäßigte Eilgüter	Ischl	Meran	1. November 1905	Diese Frachtsätze werden durch die mit Gültigkeit vom 1. November 1905 verlautbarten, zum Teile niedrigeren, zum Teile gleichen Frachtsätze ersetzt
31 V.-B. Nr. 125 v. 28./X. 1905	Nr. 137 vom 1. Dezember 1904	2838	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und Bozen-Meraner Bahn	Obst, Eil- und Frachtgüter	Stationen der Bozen-Meraner Bahn	Wien Hauptzollamt	1. November 1905	Diese Frachtsätze werden durch die mit Gültigkeit vom 1. November 1905 verlautbarten, zum Teile niedrigeren, zum Teile gleichen Frachtsätze ersetzt

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 126. **Wien, 31. Oktober 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 4. November 1905 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von der Haltestelle der k. k. österr. Staatsbahnen Drohobycz-Truskawiec zu dem zur Errichtung gelangenden öffentlichen Lagerhause in Drohobycz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Kaufmanne Josef Feuerstein in Drohobycz im Vereine mit dem Kaufmanne Adolf Kiesler in Drohobycz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von der Haltestelle Drohobycz-Truskawiec der Staatsbahnlinie Drohobycz—Borysław zu dem zur Errichtung gelangenden öffentlichen Lagerhause in Drohobycz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 20. Oktober 1905. E.-M.-Z. 38.645/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Michalkowitz nach Reichwaldau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtvorstande in Mährisch-Ostrau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Michalkowitz nach Reichwaldau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 23. Oktober 1905. E.-M.-Z. 42.450/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Waldbahn von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Turka und Jawora nach Zawadka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Julius Ehrmann in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Waldbahn mit Lokomotivbetrieb von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor—Sianki zwischen den Stationen Turka und Jawora nach Zawadka im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 24. Oktober 1905. E.-M.-Z. 46.684/2.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Münchengrätz über Böhmisch - Aicha nach Kriesdorf. (Detailprojekt: Neuerliche Anberaumung der sistiert gewesenen politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für die Teilstrecke Böhmisch-Aicha—Kriesdorf.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 23. Oktober die sistiert gewesene politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des zweiten Teiles des von Dr. jur. Alois Šebor, Advokat in Münchengrätz, namens des Konsortiums für den Bau einer Lokalbahn von Münchengrätz über Böhmisch-Aicha nach Kriesdorf vorgelegten Detailprojektes der genannten Bahnlinie, d. i. von Böhmisch-Aicha bis Kriesdorf (km 21·4/5 bis km 38·6), neuerlich für den 6. bis einschließlich 10. November 1905 anberaumt. [E.-M.-Z. 50.232.]

Projektierte Drahtseilbahnen in Karlsbad. [Detailprojektsvorlage für die Seilbahnen a) Theatergasse-Helenenhof und b) Marienbaderstraße-Helenenhof: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.] Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Oktober die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, über die von der Firma A. Schwalb in Karlsbad namens des Richard Luthrell Pillington Bethell Lord Westbury, Peer des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, vorgelegten Detailprojekte für zwei mit elektrischer Kraft zu betreibende Drahtseilbahnen in Karlsbad, und zwar a) von der Theatergasse zum Helenenhofe und b) von der Marienbaderstraße zum südlichen Rande des Helenenhof-Plateaus, im Sinne der bestehenden Vorschriften die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen sodann Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 37.443.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Neuhaus nach Wobratein. (Genehmigung des Detailprojektes für die eiserne Tragkonstruktion der Brücke in km 2·1/2.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. Oktober das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Detailprojekt für die eiserne Tragkonstruktion der Brücke von 30·0 m Lichtweite über den Nežarkafluß in km 2·1/2 der im Bau befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Neuhaus-Wobratein zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 43.993.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Karlsbad (Dallwitz) nach Merkelsgrün. (Ergebnis der staatlichen Kollaudierung der baulichen Anlagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Oktober das im Protokolle ddo. Karlsbad, am 10. August 1905 niedergelegte Ergebnis der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der Lokalbahn Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün unter Genehmigung der bezüglichen Bestimmungen und Anträge zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 44.760].

Projektierte schmalspurige Bahn mit elektrischem Betriebe vom Helenenhofe zur Stefaniewarte in Karlsbad. (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Oktober die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, über das von Dr. jur. utr. Ferdinand Fleischner, Advokat in Karlsbad, namens der Stadtgemeinde Karlsbad vorgelegte generelle Projekt für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende, mit 1·0 m Spurweite auszuführende Bahn mit teilweiser Straßenbenützung und gemischtem Betriebssysteme (teils Adhäsion, teils Zahnstange) vom Helenenhofe zur Stefaniewarte in Karlsbad im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und in unmittelbarem Anschlusse an die unter einem angeordnete politische Begehung hinsichtlich des von Lord Westbury vorgelegten Detailprojektes für die in Karlsbad zu erbauenden Seilbahnen durchzuführen. [E.-M.-Z. 39.040.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Bahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 12. Oktober dem Grafen Eugen Szsecsényi in Sárvár für:

a) eine von der Station Sárvár der Linie Kis-Czell—Sárvár—Szombathely (Steinamanger) und der projektierten Lokalbahn Sárvár-Rum-Lövö abzweigende, bis Szécsény führende;

b) eine von der zukünftigen Station Szécsény ausgehende und die Linie a) in der Station Györ (Raab) am linksseitigen Ufer des Raabaflusses mit der Eisenbahn Györ-Sopron (Ödenburg)-Ebenfurt und der Lokalbahn Györ—Jutas—Uj-Dombovár verbindende;

c) eine von der Station Sárvár aus die Linie a) in der Station Marczoltö mit der Lokalbahn Pápa-Marczoltö-Csorna und weiterhin am rechtsseitigen Ufer des Raabaflusses mit der Zentralstation Györ der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen verbindende;

d) eine von Györ einerseits, anderseits von Sárvár aus das in a), b) und c) projektierte Netz nächst Szepesvág mit der dortigen elektrischen Zentral-Stromerzeugungsstation verbindende

Linie, und zwar sämtliche Linien des Netzes als normalspurige Lokalbahnen mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 14. Oktober dem Emerich Deli und Konsorten für:

a) eine von der Station Mikola der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen abzweigende, bis Turpatak;

b) eine von der projektierten Station Tisztaberek der Linie a) abzweigende, bis Tivadar

führende schmalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 24. Oktober der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Ludwig Diósi & Diósi Söhne in Nagyvárad (Großwardein) für eine von der Station Barátos der Brassó-Háromzséker Komitats-Lokalbahnen abzweigende, bis Zagon führende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres;

4. Mit Erlaß vom 22. Oktober dem Munizipium der kgl. Freistadt Zombor und des Zomborer Extravillans für:

a) eine von der Station Zombor der Lokalbahn Baja-Zombor-Ujvidék (Neusatz) ausgehende und diese mit Benützung entsprechender Straßenzüge im Bereiche der kgl. Freistadt Zombor mit dem kgl. ungarischen Zollamte verbindende Straßenbahn;

b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende, über Apatin bis zur Donau-Dampfschiffahrtsstation Apatin führende schmalspurige (70 cm Spurweite), eventuell normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb

auf die Dauer eines Jahres.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand“ nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 3843 Tonnen Gehalt ist am 12. September mit 11 Passagieren und 1041 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 5980 Stück Holz in der Ausreise Nr. 6 der Calcutta-Linie von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 52.127 kg, Soerabaya 547 kg Baumwollwaren, Padang 60 Kolli Bier, Bassorah 5600 kg Zucker, Suez 2132 kg, Gedda 2070 kg, Port Sudan 2100 kg Eisenwaren, Suakim 7871 kg Eßwaren, Aden 7337 kg, Hodeidah 13.005 kg, Massaua 3893 kg, Gedda 7064 kg Zündhölzchen, Djibouti 26.234 kg (worunter 3920 kg Zucker), Karachi 95.015 kg, Colombo 94.553 kg, Tuticorin 724 kg Eisenwaren, Vaucouver of Victoria 32.716 kg Trauben, Victoria 5737 kg Trauben, Madras 119.613 kg, Rangoon 134.333 kg, Akyab 830 kg Glaswaren, Calcutta 419.567 kg, Port Said 960 Stück Holz, Aden 100 Stück Holz und nach Djibouti 4920 Stück Holz.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 3. September mit 36 Passagieren und 1239 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 5024 Stück Holz in der Ausreise Nr. 9

der Bombay-Eillinie von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 30.256 kg und 328 Stück Holz, Victoria 5625 kg Obst, Tjlatjiab 2790 kg Papier, Suez 2665 kg, Gedda 20.255 kg, Suakim 2540 kg (worunter 540 kg Zucker), Aden 52.586 kg (worunter 18.500 kg Zucker) und 3850 Stück Holz, Massaua 3534 kg, Hodeidah 5759 kg, Bombay 543.952 kg und 846 Stück Holz, Bassorah 39.724 kg, Bushire 2662 kg, Bagdad 1315 kg, Bahrein 10.630 kg (worunter 10.280 kg Zucker), Cochin 6369 kg Papier, Calicut 3467 kg, Bunder Abbas 540 kg Glas, Ahwaz 474 kg Manufakturwaren, Cannanore 509 kg Metallwaren, Mahomerah 1767 kg, Mangalore 6586 kg, Colombo 22.435 kg, Aleppo 12.460 kg Papier, Penang 19.738 kg, Singapore 34.993 kg, Soerabaya 4846 kg, Oleh-leh 379 kg (worunter 3 Fahrräder), Batavia 4448 kg, Samarang 1918 kg, Padang 661 kg, Medan-Del 200 kg Papier, Bangkok 390 kg, Atjek 2 Fahrräder, Hongkong 47.644 kg, Manilla 31.572 kg, Shanghai 77.720 kg, Tientsin 166 kg Zigaretten, Yokohama 120.176 kg und nach Kobè 114.571 kg.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Nippon“ von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 31. August mit 9 Passagieren und 4538 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 3021 Gewichtstonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 3 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Kobè 4000 kg Pflanzentalg, Yokohama 2000 kg Loofochs, Hongkong 116.933 kg (wovon 22.790 kg für das Ausland), Canton 44.738 kg Quassia (wovon 3500 kg für das Ausland), Tientsin 1800 kg Strohgeflecht, Penang 371.180 kg (wovon 121.720 kg für das Ausland), Batavia 110.460 kg (wovon 10.250 kg für das Ausland), Singapore 1,077.749 kg (wovon 319.980 kg für das Ausland), Soerabaya 10.000 kg Häute, Colombo 291.305 kg (wovon 1015 kg für das Ausland), Bombay 2,317.782 kg (wovon 1,389.044 kg für das Ausland), Karachi 148.000 kg Baumwolle für das Ausland), Aden 27.858 kg (wovon 13.053 kg für das Ausland) und aus dem persischen Golfe 13.956 kg Häute.

— (Abfahrt des Dampfers „Koerber“ nach Durban.) Dieser Dampfer von 3164 Tonnen Gehalt ist am 28. August mit 260 Passagieren und 433 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 8 der Ostafrika-Linie von Triest nach Durban abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Mombassa 2 Wagen, 50.139 kg und 2 Fahrräder, Zanzibar 42.603 kg (worunter 1630 kg Zucker), Beira 11.082 kg, Delagoabay 242.623 kg und nach Durban 74.851 kg.

— (Abfahrt des Dampfers „India“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1797 Tonnen Gehalt ist am 10. September ohne Passagiere mit 105 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 6 der Brasil-Linie von Triest nach Santos (via Fiume) abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Pernambuco 1988 kg Papier, Bahia 9425 kg Stahl, Rio de Janeiro 39.042 kg und nach Santos 54.870 kg.

Verschiedene Mitteilungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 31. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Exzellenz Alexander Markgrafen Pallavicini und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. Karl Freiherrn v. Banhans die diesjährige (85.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn statt. An derselben nahmen 33 Aktionäre teil, welche 444 Stimmen vertraten. Aus dem Geschäftsberichte für das Betriebsjahr 1904 sind folgende Daten zu entnehmen:

1. Erträgnis des einheitlich konzessionierten Hauptbahnnetzes: Einnahmen aus dem Personentransporte K 16,942.320·79 (gegen K 16,681·346·36 im Jahre 1903), aus dem Militärtransporte K 628.812·75 (K 563.209·07), aus dem Gepäckstransporte K 702.055·06 (K 721.727·05), aus dem Eilgutverkehre K 2,725.284·77 (K 2,515.371·96), aus dem Frachtenverkehre K 70,649.879·46 (K 67,005.645·55), verschiedene Einnahmen K 922.835·18 (K 933.953·34), sohin Gesamt-Betriebseinnahmen K 92,571.188·01 (K 88,421.253·33); eigentliche Betriebsausgaben K 47,711.668·62 (K 46,512.175·16), besondere Betriebsausgaben K 11,368.692·95 (K 10,177.010·76) und der Betriebsüberschuß K 33,490.826·44 (K 31,732.067·41). Abzüglich des Erfordernisses für die Verzinsung der Anlehen per K 9,256.620·83 (K 9,436.988·64), der Passivzinsen per K 405.896·74 (K 355.594·82), der Abschreibungen von den Anlage- und Einrichtungskosten per K 5,400.181·62 (K 4,470.804·87) und der Dotation des 5prozentigen Silberprioritäten-Tilgungsfonds per K 928·68 (K 932·40) stellte sich das Erträgnis des einheitlichen konzessionierten Hauptbahnnetzes auf K 18,427.198·57 (K 17,467.746·68), bezw. nach Abzug des konzessionsmäßig der Staatsverwaltung zukommenden Betrages von K 1,762.474·29 (K 1,282.748·34) auf K 16,664.724·28 (K 16,184.998·34).

2. Erträgnis der Lokalbahnen: Transporteinnahmen K 2,564.773·46 (K 2,418.073·49), verschiedene Einnahmen Kronen 89.342·66 (K 92.776·27); eigentliche Betriebsausgaben K 714.338·63 (K 701.171·43), besondere Betriebsausgaben K 50,921·32 (Kronen 47.818·32) und Betriebsüberschuß K 1,888.856·17 (K 1,761.860·01). Abzüglich des Erfordernisses für die Verzinsung des investierten Kapitales per K 1,004.675·91 (K 1,016.044·64) und der Abschreibungen per K 310.056·16 (K 281.869·24) stellte sich der Reinertrag der Lokalbahnen auf K 574.124·10 (K 463.946·13).

3. Erträgnis aus dem Betriebe des gesellschaftlichen Montanbesitzes: K 2,783.261·46 (Kronen 3,147.872·21).

4. Erträgnis des Privatbesitzes: K 106.113·77 (K 145.683·06).

5. Erträgnis des allgemeinen Reservefonds: K 658.766·19 (K 684.449·62).

6. Zinseneingänge: K 352.083·43 (K 190.742·58).

7. Kursgewinn an Valuten: K 36.001·93 (Kronen 34.285·03).

8. Diverse Auslagen: K 427·45 (im Vorjahre waren sonstige Erträgnisse per K 14.333·64 zu verzeichnen).

Nach Abzug des die Positionen 2—8 treffenden Anteiles an der Tantieme des Verwaltungsrates per K 19.749·63 (K 21.228·31) bezifferte sich das Gesamterträgnis des Geschäftsjahres 1904 mit K 21,154.898·08 (K 20,845.082·30). Abzüglich des zur Auszahlung der 5prozentigen Dividende vom Aktienkapitale per K 156,473.625 verwendeten Betrages per K 7,823.681·25 (K 7,823.681·25) verblieben K 13,331.216·83 (K 13,021.401·05) und standen unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages vom Vorjahre per Kronen 2,265.337·25 (K 979.458·08) zur Verfügung der Generalversammlung K 15,596.554·08 (K 14,000.859·13). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne K 12,480.634·38 (K 11,735.521·88) zur Auszahlung einer Superdividende von K 167·50 (K 157·50) pro ganze Aktie zu verwenden und den Restbetrag per K 3,115.919·70 (K 2,265.337·25) auf neue Rechnung vorzutragen. Auch wurde beschlossen, im Sinne des § 50 der Gesellschaftsstatuten eine 2½prozentige Abschlagszahlung auf die Dividende des laufenden Jahres zu leisten. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 32.548.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CXLIX. Stückes.) Das am 20. Oktober 1905 herausgegebene CXLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2080: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 19. Oktober 1905, Z. XII-28/8, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2081: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 10. Oktober 1905, Z. 161.913/I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Expositursbereiche Stari Majdan des Bezirkes Sanskimost gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 2082: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 30. September 1905, Z. 116.900, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Pferden aus Österreich nach Preußen über das kgl. Nebenzollamt Troppau.

Nr. 2083: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 15. Oktober 1905, Z. 30.735, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Schafen und Ziegen aus Rumänien.

Nr. 2084: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 15. Oktober 1905, Z. 30.824, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine und deren Rohprodukte aus mehreren politischen Bezirken in der Bukowina.

— (Inhalt des CL. Stückes.) Das am 21. Oktober 1905 herausgegebene CL Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2085: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 20. Oktober 1905, Z. 28.280, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLI. Stückes.) Das am 23. Oktober 1905 herausgegebene CLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2086: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 20. Oktober 1905, Z. 50.397, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Offert-Ausschreibung.

Seitens der k. k. Staatsbahnen gelangt die Lieferung und Aufstellung neuer Eisenkonstruktionen samt der Ausschiebung und Abmontierung der bestehenden Eisenkonstruktionen einschließlich der erforderlichen Gerüste im allgemeinen öffentlichen Offertwege zur Vergebung, und zwar:

1. für die Murbrücke km 212·5/7 der Strecke Amstetten—Pontafel mit 2 × 47·745 m Stützweite und ca. 295 t Eisengewicht;
2. für die Murbrücke km 223·7/9 der Strecke Amstetten—Pontafel mit 2 × 48·270 m Stützweite und ca. 294 t Eisengewicht;
3. für die Murbrücke km 259·7/9 der Strecke Amstetten—Pontafel mit 2 × 51·460 m Stützweite und ca. 356 t Eisengewicht.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen für 100 kg Neumaterial; für die in Rückgewinn kommenden Konstruktionen ist für den Fall der Überlassung derselben an den Ersteher der Arbeiten ein Angebot zu stellen.

Die Offerte, welche auf ein, zwei oder sämtliche Objekte lauten können, sind bis **23. November 1905, 12 Uhr mittags,** bei dem Hilfsamte der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu überreichen. Die Eröffnung der Offerte erfolgt daselbst am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags.

Die Offerenten haben mit ihrem Angebote bis zur Entscheidung über dasselbe im Worte zu verbleiben.

Das vor der Eröffnung der Offerte bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu erlegende Vadium beträgt für die Murbrücke sub 1. und 2. je K 7500, für die Murbrücke sub 3. K 9000, für sämtliche Brücken zusammen K 24.000.

Der kürzeste Termin für die Vollendung der Arbeiten ist seitens der Offerenten anzubieten.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die zu benützenden Offertformulare, die Bedingnishefte, die Detailpläne und Gewichtsberechnungen der neuen Brücken und die Pläne der bestehenden Brücken liegen vom 1. November an bei der Abteilung 3, Gruppe für Unterbau, der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zur Einsicht auf.

Ausschließlich der Pläne und der Gewichtsberechnungen der neuen und der Pläne der bestehenden Brücken können sämtliche Offertbehelfe daselbst auch bezogen werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Ablehnung der Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Villach, im Oktober 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1 und 2.

Einführung neuer und Berichtigung bestehender Frachtsätze.

I. Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen im Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

A. Markwährung.

Ausnahmetarif 13 a und b (Kalk und Zement).

Nach und von	Leitmeritz (A.T.E. und Ö.N.W.B.)	Lobositz (A.T.E. und St.E.G.)
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Königswartha	51	47
Prausitz	56	52

Ausnahmetarif 39 (Kartoffeln).

Nach und von	Choteboř (Ö.N.W.B.) Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
Leuben	122

Neuer Ausnahmetarif für die frachtmäßige Beförderung von Bleiweiß und Zinkweiß:

bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung,
a) mindestens jedoch für 5.000 kg } für jeden Wagen und Frachtbrief.
b) mindestens jedoch für 10.000 kg }

Von Settenz nach	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Chemnitz Hauptbhf.	123	93

Neuer Ausnahmetarif für die frachtmäßige Beförderung von Hopfen:

a) in Mengen unter 5000 kg, wenn nicht in Ballen zylindrischer oder runder Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht oder nicht in rechtwinkeligen Ballen oder Kisten oder Metallzylindern;
b) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 5.000 kg } für den Wagen
c) „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 10.000 kg } und Frachtbrief.

Zwischen	Dresden-Altstadt a	b	c	Dresden-Neustadt a	b	c	Potschappel a	b	c
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
Saaz B.E.B. und k.k.St.B.	234	106	92	248	110	96	243	109	95

B. Kronenwährung.

Klassengut-Frachtsätze.

Zwischen Altwarnsdorf und	Spezialtarif III Frachtsätze für 100 kg in Heller
Friedland i. B. (S.N.D.V.B.)	38
Raspenau (S.N.D.V.B.)	44

Zwischen Ullersdorf A.T.B. und	Stückgutklasse I	II
	Frachtsätze für 100 kg in Heller	
Fleißen	215	185

Ausnahmetarife.

Ausnahmetarif 2a (Güter aller Art).

Zwischen Fleißen und	a α	a β
	Frachtsätze für 100 kg in Heller	
Wien I (K.E.B.)	429	395
Wien II (K.F.J.B.), Nußdorf, Heiligenstadt	410	377

Ausnahmetarif 6c (gebrauchte leere Fässer unter 8 hl Gehalt).

Zwischen Fleißen und	5000 kg Frachtsätze für 100 kg in Heller
Kralup (B.E.B.)	165
Pardubitz (Ö.N.W.B. und St.E.G.)	208

Ausnahmetarif 37 (Schafwollgarn).

Von	Nach Kratzau a unter 5000 kg	b 5000 kg	c 10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Heller		
Neschwitz (Ö.N.W.B.)	159	110	103

II. Weiters werden mit Gültigkeit vom 18. Dezember 1905 die auf Seite 41 des Nachtrages V zu Tarif, Teil II, Heft 1, des obgenannten Eisenbahnverbandes zwischen Neschwitz und Grottau, bezw. Kratzau angeführten Frachtsätze der Stückgutklasse I von 142 auf **146**, bezw. von 155 auf **159** Heller berichtigt.

Wien, am 26. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.375/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1613]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Eil- und Frachtgüter unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von oder nach Elbekosteletz B.N.L.

Nach oder von	Eisenbahn	Eilgut gewöhnliches	Eilgut ermäßigtes	Eilgut besonders ermäßigtes	Frachtgut sperrige Güter	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
		Frachtsätze für 100 kg in Heller											
Kolin	Ö.N.W.B.	274	124	104	123	104	86	—	69	54	—	62	48

Wien, am 25. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1614]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Änderung von Frachtsätzen im Tarife, Teil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die in dem Tarife für den Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, enthaltenen Frachtsätze a) für Eilgut, ermäßigtes, b) für Eilgut, besonders ermäßigtes, rücksichtlich nachstehender Relationen wie folgt abgeändert:

Von oder nach	Schreckenstein (Ö.N.W.B.) Aussig (Ö.N.W.B. und St.E.G.)				Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)				Bubna (St.E.G.)				Lieben (Ö.N.W.B. und St.E.G.) Prag (Ö.N.W.B., St.B. und St.E.G.)			
	ad a)		ad b)		ad a)		ad b)		ad a)		ad b)		ad a)		ad b)	
	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf	von	auf
	Frachtsätze pro 100 kg in Heller															
Barcs (S.B.) . .	1137	1127	1009	999	—	—	—	—	975	965	957	947	975	965	957	947
Székesfehérvár (S.B.)	922	907	794	777	—	—	—	—	760	745	742	725	760	745	742	725
Zákány (S.B.) .	1123	1096	978	966	721	694	704	692	961	934	926	914	961	934	926	914

Wien, am 28. Oktober 1905. S.B. Z. 12.748-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X 1905. [1615]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. Lokalbahn Časlau—Zawratetz-Třemoschnitz—Časlau-Močowitz.
K. k. Lokalbahn Königshan-Schatzlar.
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz.
Lokalbahn Melnik-Mšeno.
Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha.
Reichenau a/Kn.-Solnitzer Lokalbahn.
Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt.

Einführung des Nachtrages I zur Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den Lokalbahnen.

Mit 1. Jänner 1906 tritt zu der vom 1. Jänner 1905 gültigen Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn befindlichen Lokalbahnen der Nachtrag I in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 26. Oktober 1905.

Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der obgenannten Lokalbahnen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1616]

Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Kuttenberg-Stadt.

Aufhebung des bisher gültigen Gebührentarifes.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Teilstrecke Kuttenberg-Stadt—Zruč der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč und mit der am gleichen Tage erfolgenden Betriebsübernahme der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Kuttenberg-Stadt durch die k. k. österr. Staatsbahnen wird der bisher gültige Gebührentarif, Teil II, für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Kuttenberg-Stadt vom 1. Jänner 1899 samt Nachtrag I außer Kraft gesetzt.

Mit dem gleichen Tage werden auch die in der „Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen“, gültig vom 1. Jänner 1905, unter Pos. 59 bis 67 enthaltenen ermäßigten Frachtsätze aufgehoben.

Wien, am 26. Oktober 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1617]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Eröffnung der Haltestelle „Bausnitz“ für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. November 1905 wird die zwischen den Stationen Schwadowitz-Eipel und Parschnitz gelegene Haltestelle „Bausnitz“ für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten und die Aufnahme des Reisegepäckes erfolgt in der Haltestelle durch den Bahnwächter.

In dieser Personenhaltestelle werden sämtliche gewöhnlichen Personenzüge, mit Ausnahme der Züge Nr. 204 und 209, bedingungsweise anhalten. Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Reisegepäckes von und nach „Bausnitz“ gelten die Bestimmungen des Tarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck und rangiert diese Haltestelle unter die im Tarife mit zwei Sternchen bezeichneten Abfertigungsstellen. Eine Aufbewahrung des in der Haltestelle „Bausnitz“ anlangenden Reisegepäckes findet nicht statt

und ist demnach dasselbe gleich nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen, ansonst es nach der nächsten Station zur Aufbewahrung weitergeführt wird.

Wien, im Oktober 1905. Z. 113.547/05.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1618]

Niederösterreichische Landesbahnen.

(Linie Korneuburg—Ernstbrunn.)

Eröffnung der Personenhaltestelle Seebarn.

Am 15. November 1905 wird die zwischen den Stationen Stetten und Rückersdorf-Harmannsdorf in km 7·3 gelegene Personenhaltestelle „Seebarn" für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrpreise und der Kilometerzeiger für den Personen- und Gepäcksverkehr für diese Haltestelle sind in dem vom 1. August, bezw. 1. September 1905 gültigen Nachtrag I zum Tarife, Teil II, der Niederösterreichischen Landesbahnen bereits enthalten.

Die Fahrkartenausgabe, sowie die Gepäcksabfertigung findet im Zuge durch den Zugsbegleiter statt.

Die Abfahrt der fahrplanmäßigen gemischten und Motorwagenzüge findet in der Haltestelle „Seebarn" wie folgt statt:

In der Richtung Korneuburg—Ernstbrunn:

Motorwagenzug	Nr. 1,	Abfahrt	8 U. 28 M. früh
Gemischter Zug	„ 3,	„	2 U. 58 M. nachm.
Motorwagenzug	„ 5,	„	5 U. 47 M. „
Gemischter Zug	„ 7,	„	8 U. 41 M. abends

In der Richtung Ernstbrunn—Korneuburg:

Motorwagenzug	Nr. 2,	Abfahrt	6 U. 57 M. früh
Gemischter Zug	„ 4,	„	9 U. 24 M. vorm.
Motorwagenzug	„ 6,	„	12 U. 21 M. nachm.
Gemischter Zug	„ 8,	„	5 U. 59 M. „

Die Züge halten nur nach Bedarf.

Wien, im Oktober 1905.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1619]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Genehmigung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Mähr. Ostrau-Oderfurt.

Die im Oktober 1905 kundgemachte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist für in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter in Wagenladungen in der Station Mähr. Ostrau-Oderfurt auf zwei Tage wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. Oktober 1905, Z. 49.127/16 a, genehmigt.

Wien, im Oktober 1905.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1620]

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Teil IV, Heft 4, vom 1. November 1905.

Auf Seite 21 des obenbezeichneten Tarifes ist der Frachtsatz Borki wielkie etc.—Flawil von 558 Centimes auf 358 Centimes für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 28. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.972/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1621]

Umschlagsverkehr via Barcs.

Anwendung des Tarifes bei eingestellter Schiffahrt.

Die „Besonderen Bestimmungen" des Tarifes für den Umschlagsverkehr via Barcs vom 1. September 1899 sind durch folgende Bestimmung zu ergänzen:

„Für diejenigen Sendungen, welche vor Einstellung der Schiffahrt in einer Bahnaufgabsstation des obenbezeichneten Verkehres nach dem Umschlagsplatze Barcs aufgegeben wurden, in demselben jedoch erst nach Schiffahrtseinstellung anlangen und mit neuen Frachtbriefen statt mittels Schiff mit der Eisenbahn nach Serbien, Rumänien und Bulgarien, bezw. darüber hinaus weiterbefördert werden, finden die Frachtsätze des vorbezeichneten Umschlagstarifes, jedoch nur hinsichtlich der Strecken von der Aufgabsstation bis zum Umschlagsplatze, gegen Vorlage der Duplikat-Frachtbriefe über den Weitertransport per Bahn ab dem Umschlagsplatze im Rückvergütungswege Anwendung."

Wien, am 27. Oktober 1905. S.B. Z. 12.172-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1622]

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil I, Abteilung B.

Mit 1. Dezember 1905 und, insoweit Frachterhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit 15. Dezember 1905 tritt ein neuer Tarif, Teil I, Abteilung B, für den in der Überschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit, durch welchen der Tarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. November 1904 samt Nachtrag I aufgehoben wird.

Die Abweichungen gegenüber dem seitherigen Tarife sind im neuen Tarife durch das Zeichen ‡‡ kenntlich gemacht.

Exemplare dieses Tarifes werden demnächst bei den beteiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 26. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1623]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes des Spezialtarifes III.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, tritt im Tarifheft 1 zwischen Aussig (A.T.E., Ö.N.W.B. und St.E.G), sowie Schreckenstein (Ö.N.W.B.) einerseits, Allendorf a. d. Werra-Sooden (K.E.D. C.) anderseits ein direkter Frachtsatz des Spezialtarifes III in Höhe von 109 Pfg. für 100 kg in Kraft.

Wien, am 26. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1624]

Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. September 1904.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt im Rahmen des obengenannten Tarifes der Frachtsatz von 765 Heller pro 100 kg für Güter der Klasse I zwischen Ullersdorf und Bludenz zur Einführung.

Wien, am 28. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 19.851/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1625]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung des Warenverzeichnisses und der Klassifikation.

Mit Wirksamkeit ab 15. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, sind in dem Warenverzeichnisse und der Klassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, für den obbezeichneten Verkehr nachstehende Ergänzungen vorzunehmen:

Auf Seite 91 ist in der Rubrik „Außeritalienische Klassifikation — Ausnahmetarife" bei Position 528/942 neben der Tarifbezeichnung 1 c/e das Zeichen *) anzubringen und am Fuße derselben Seite als neue Note zu setzen:

„*) Der Ausnahmetarif Nr. 1 c/e wird bei Reexpedition in den österreichisch-, bezw. schweizerisch-italienischen Grenzstationen allgemein für Form-(Fasson-) Stücke aus Eisen, gegossen, geschmiedet oder gepreßt,

a) von über 100 bis 2000 kg Einzelgewicht, wenn roh oder roh vorgearbeitet, unverpackt oder nur teilweise verpackt;

b) von über 2000 kg Einzelgewicht in beliebiger Bearbeitung oder Verpackung

angewendet."

Ferner ist auf Seite 150 in der gleichen Rubrik bei Position 2177 a/21 a neben der Tarifbezeichnung 1 c/e das Zeichen **) anzubringen und am Fuße dieser Seite als neue Note zu setzen:

„**) Der Ausnahmetarif Nr. 1 c/e wird bei Reexpedition in den österreichisch-, bezw. schweizerisch-italienischen Grenzstationen allgemein für Form-(Fasson-) Stücke aus Stahl, gegossen, geschmiedet oder gepreßt,

a) von über 100 bis 2000 kg Einzelgewicht, wenn roh oder roh vorgearbeitet, unverpackt oder nur teilweise verpackt;

b) von über 2000 kg Einzelgewicht in beliebiger Bearbeitung oder Verpackung

angewendet."

Wien, am 30. Oktober 1905. S.B. Z. 12.562-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1626]

Österreichisch-Ungarisch-Italienischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Warenverzeichnisses und der Klassifikation.

Mit Wirksamkeit ab 15. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, sind in dem Warenverzeichnisse und der Klassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, für den obbezeichneten Verband nachstehende Ergänzungen vorzunehmen:

Auf Seite 14 ist in den Rubriken 8—9 bei Position 524/915 neben der Tarifbezeichnung 11 a, b, d das Zeichen **) anzubringen und am Fuße derselben Seite als neue Note zu setzen:

„**) Der Ausnahmetarif Nr. 11 a, b, d wird bei Reexpedition in den österreichisch-italienischen Grenzstationen allgemein für Form-(Fasson-)Stücke aus Eisen, gegossen, geschmiedet oder gepreßt,

a) von über 100 bis 2000 kg Einzelgewicht, wenn roh oder roh vorgearbeitet, unverpackt oder nur teilweise verpackt;

b) von über 2000 kg Einzelgewicht in beliebiger Bearbeitung oder Verpackung

angewendet."

Ferner ist auf Seite 31 in den gleichen Rubriken bei Position 2139 a/21 a neben der Tarifbezeichnung 11 a, b, d das Zeichen **) anzubringen und am Fuße derselben Seite als neue Note zu setzen:

„**) Der Ausnahmetarif Nr. 11 a, b, d wird bei Reexpedition in den österreichisch-italienischen Grenzstationen allgemein für Form-(Fasson-)Stücke aus Stahl, gegossen, geschmiedet oder gepreßt,

a) von über 100 bis 2000 kg Einzelgewicht, wenn roh oder roh vorgearbeitet, unverpackt oder nur teilweise verpackt;

b) von über 2000 kg Einzelgewicht in beliebiger Bearbeitung oder Verpackung

angewendet."

Wien, am 30. Oktober 1905. S.B. Z. 12.859-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1627]

Oberschlesisch-Österreichischer und Ungarischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Heinrichsglückgrube in den Tarif und Abänderung der Bezeichnung „Karlschacht der Johann-Jakobgrube".

Für Sendungen mineralischer Kohlen von der bei Lazisk gelegenen „Heinrichsglückgrube" gelangen mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zur Durchführung im Tarifwege, die in sämtlichen direkten Kohlentarifen ab der Versandstation „Margarethenschacht der Gottmitunsgrube" vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Ferner wird die in den bezüglichen Kohlentarifen enthaltene Versandstation „Karlschacht der Johann-Jakobgrube" auf den Namen „Römergrube" abgeändert.

Wien, am 27. Oktober 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1628]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Verlängerung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes XIII des Lokalgütertarifes, Teil II, der Südbahn vom 1. Februar 1903.

Der in der Neuauflage des Lokalgütertarifes, Teil II, der Südbahn vom 1. November 1905 eliminierte Ausnahmetarif XIII des Lokalgütertarifes, Teil II, der Südbahn vom 1. Februar 1903 behält seine Gültigkeit bis zum 15. November 1905, mit welchem Termine die in diesem Ausnahmetarife rücksichtlich des Südbahnverkehres vorgesehene Tarifbestimmung laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 125 ex 1905, Post 1609, allgemein in der Abteilung B des Tarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen zur Durchführung gelangt.

Wien, am 28. Oktober 1905. S.B. Z. 11.318-C I/05.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1629]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung einer Zuschlagsfrist für die Linie Wien—Triest.

Wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse auf der Lien Wien—Triest infolge der zwischen Laibach und St. Peter in Krain durch Elementarereignisse verursachten Verkehrsstörungen und deshalb eingetretenen ganz bedeutenden Güterandranges in Triest wird auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums mit Gültigkeit vom 31. Oktober 1905 angefangen für Frachtgüter mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zu der reglementarischen Lieferfrist festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist findet auf jene auf der Linie Wien—Triest zur Aufgabe gebrachten oder nach und über dieselbe bestimmten Frachtentransporte Anwendung, deren Beförderung auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft oder auf fremden Bahnen während der Dauer der obbezeichneten außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse verzögert, bezw. behindert wird.

Wien, am 30. Oktober 1905. S.B. Z. 23.088-V. IV/05.

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905. [1630]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Grenzverkehr, Heft 1 und 2. (Aufhebung von Tarifsätzen etc.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 n. St. ab werden die Tarifsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magd. Bhf. eingeführt: „Die Eisenbahn-Verwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Die Benachrichtigungsschreiben über den Eingang des Gutes werden hierüber in jedem Falle nähere Bestimmung enthalten. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magd. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß."

Mit sofortiger Gültigkeit werden ferner auch die Stationen Crefeld Nord und Crefeld Süd der Crefelder Eisenbahn mit den für Crefeld, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Cöln, bestehenden Entfernungen in das Tarifheft 2 aufgenommen. Außer den nach den Entfernungen sich ergebenden Frachten wird der in dem Westdeutschen Privatbahnverkehre bei den Stationen der Crefelder Eisenbahn für Wagenladungen vorgesehene Zuschlag (Mk. 1·— für jeden verwendeten Wagen u. s. w.) erhoben.

Staatsbahn-Gütertarif, Teil II C, F, J und K. Magdeburg - Halle - Sächsischer Verkehr. (Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Aschersleben - Schneidlingen-Nienhagen.) Am 21. Oktober 1905 wurde der für den Verkehr mit der vorgenannten Kleinbahn im Staatsbahn - Gütertarife Teil II C, F, J und K, sowie im Magdeburg-Halle-Sächsischen Verkehre bestehende ermäßigte Übergangstarif auch auf den Verkehr mit der Kleinbahn - Anschlußstation Aschersleben Westbhf. nebst Anschlüssen, Lagerplätzen u. s. w. ausgedehnt.

Allgemeiner Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Tarifierung von Baumwolle etc. im Verkehre zwischen der Orenburg-Taschkent- und Ssamara-Slatoust-Eisenbahn.) Mit Gültigkeit vom 1./14. Oktober a./n. St. 1905 gelangte für Sendungen von Baumwolle, Baumwollflocken, Baumwolle, rohe, und Baumwollabfälle, bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 460 Pud (7535 kg), im Verkehre zwischen Stationen der Teilstrecke Kinel—Kubek der Orenburg-Taschkent - Eisenbahn und Stationen der Ssamara - Slatoust-Eisenbahn untereinander, sowie im Verkehre dieser Stationen mit den in ununterbrochener Schienenverbindung stehenden übrigen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes die Differentiale Nr. 11 bis zur Anwendung. Das Schema der letzteren ist folgendes:

Differentiale Nr. 11 bis.

Von 1 bis 200 Werst nach der IV. Normalklasse.

Von 201 bis 400 Werst wird zur Fracht für 200 Werst, d. i. zu 11·11 Kop. pro Pud $^1/_{22}$ Kop. pro 1 Pud und 1 Werst zugerechnet.

Von 401 bis 2980 Werst wird zur Fracht für 400 Werst, d. i. zu 20·20 Kop. pro Pud $^1/_{35}$ Kop. pro 1 Pud und 1 Werst zugerechnet.

Von 2981 bis 3569 Werst wird zur Fracht für 2980 Werst, d. i. zu 93·91 Kop. pro Pud $^1/_{48}$ Kop. pro 1 Pud und 1 Werst zugerechnet.

Von 3570 bis 4629 Werst wird zur Fracht für 3569 Werst, d. i. zu 106·18 Kop. pro Pud $^1/_{200}$ Kop. pro 1 Pud und 1 Werst zugerechnet.

Von 4630 bis 5054 Werst wird zur Fracht für 4629 Werst, d. i. zu 111·48 Kop. pro Pud $^1/_{48}$ Kop. pro 1 Pud und 1 Werst zugerechnet.

Über 5054 Werst $^1/_{42}$ Kop. pro 1 Pud und 1 Werst ohne prozentuellen Nachlaß. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russisch - Internationaler südüberseeischer Güterverkehr. (Dampferverkehr Odessa-Wladiwostok.) Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß der Dampfer „Baron Driesen" der Nordischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft am 10./23. Oktober a./n. St. 1905 und ein Dampfer der Russischen Schiffahrts- und Handelsgesellschaft am 20. Oktober/3. November a./n. St. 1905 von Odessa nach Wladiwostok abgehen wird. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Rußland. (See- und Flußfrachten.) Odessa, 20. September a. St.: Prompt London, Hull, Antwerpen oder Rotterdam Frcs. 10 bis 10·3, Hamburg Frcs. 10·6 bis 10·9, Marseille oder Genua Frcs. 10. — Nikolajew, 20. September a. St.: Prompt Rotterdam Frcs. 10 bis 10·3, Hamburg Frcs. 10·6 bis 10·9, Marseille oder Genua Frcs. 10. — Von einem Hafen (Nikolajew oder Feodossia) per 1. bis 20. November n. St.: London oder Rotterdam 9 sh 9 d. — Von einem Hafen (Chorlow oder Feodossia) per 5. bis 20. Oktober n. St.: Rotterdam 11 sh, mit Zuladung 11 sh 3 d. — Noworossijsk, 20. September a. St.: Liverpool 13 sh. — Asowhäfen, 20. September a. St.: Prompt Rotterdam 14 sh. — Taganrog, 20. September a. St. per Anfang Oktober n. St.: Rotterdam oder Amsterdam 13 sh. — Von einem Hafen (des bulgarischen Ufers oder Sulina) per 10. bis 20. November n. St.: London, Hull, Antwerpen oder Rotterdam 11 sh. — Sulina, 20. September a. St.: Prompt London, Hull, Antwerpen oder Rotterdam 12 sh 6 d; per 1. bis 20. Oktober n. St.: 12 sh 6 d Usual charter. — Reval, 25. September a. St.: London und Ostufer Englands 1 sh $1^1/_2$ d für 496 engl. Pfund Korn, Deutschland Mk. 8. — Libau, 24. September a. St.: Dampferfracht London, Hull, Lyss $11^1/_2$ d bis 1 sh, Rotterdam $11^1/_4$ d, Antwerpen $11^1/_4$ d, Ostufer Englands 1 sh bis 1 sh $1^1/_2$ d, englischer Kanal 1 sh $1^1/_2$ d bis 1 sh 3 d auf Basis von 320 Pfund Hafer, Stettin, Lübeck Mk. 9, Dänemark Mk. 11 bis 12 auf Basis von 2000 kg Roggen, Hamburg Mk. 12, Bremen $13^1/_4$ sh für 2000 kg Hafer.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Niederländisch-Deutsch-Russischer Gütertarif, Teil III. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Mit dem 18. November 1905 alten (1. Dezember 1905 neuen) Stils werden die Frachtsätze der Station Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Nordostdeutsch - Berlin - Bayerischer und Nordostdeutsch - Berlin - Württembergischer Güterverkehr. (Erhöhung der Bahnhofsgebühr.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 wird die unter den besonderen Bestimmungen aufgeführte Bahnhofsgebühr im Verkehre mit Berlin Zentralmarkthalle bei Wagenladungen von Mk. 2 auf Mk. 3 für die Achse erhöht.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Ausdehnung der Gültigkeit des durch die Aufnahme des Artikels „Manganerze“ erweiterten Tarifes.) Die bereits veröffentlichte Erweiterung des Tarifes durch Aufnahme der „Manganerze“ in das Warenverzeichnis wurde mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1905 ab auch auf den Verkehr mit der Bentheimer Kreisbahn, der Georgsmarienhütten-, der Halberstadt-Blankenburger, der Süddeutschen, der Westfälischen Landes-, der Bröltaler und der Lübeck-Büchener Eisenbahn ausgedehnt.

Deutschland. (Internationale Automobilausstellung in Berlin.) Aus Berlin wird uns geschrieben: In der letzten Sitzung des Repräsentanten-Ausschusses des deutschen Automobil-Klubs wurde beschlossen, im Februar 1906 wieder eine Internationale Automobilausstellung in Berlin zu veranstalten. [„Österreichisch-ungarische Consular-Correspondenz.“]

Internationale temporäre Ausstellungen in Mailand. (Erscheinen eines Reglements über die Organisation.) Über die Organisation von internationalen temporären Ausstellungen einer Anzahl von Artikeln, welche in dem Programme der permanenten Mailänder Exposition nicht aufgenommen erscheinen, ist nunmehr ein Reglement des Exekutivkomitees der Ausstellung erschienen, über das unser Konsulat in Mailand berichtet: Das Reglement bestimmt, daß diese temporären Ausstellungen sämtlich in die Zeit von der zweiten Hälfte Juni bis zum Schlusse der allgemeinen Ausstellung zu fallen haben werden, setzt gewisse besondere Bedingungen für die Art und Weise, sowie für den Termin der Anmeldung und für die Ablieferung der Objekte, weiters die zu bezahlende Taxe fest und hebt hervor, daß im übrigen auch hier, soweit nicht anders bestimmt ist, die Verordnungen des General-Reglements Platz greifen. Schließlich werden die Waren, auf welche sich diese temporären Ausstellungen ausschließlich erstrecken sollen, einzeln angeführt. Das bezügliche Verzeichnis gliedert sich in folgende sieben Gruppen:

1. Nahrungsmittel;
2. Chemische und pharmazeutische Produkte;
3. Parfümeriewaren;
4. Jagdwaffen und sonstige Jagdausrüstungsgegenstände;
5. Photographenmaterialien;
6. Musikinstrumente;
7. Spielwaren.

[„Österreichisch-ungarische Consular-Correspondenz.“]

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern vom 1. Oktober 1900, Teil II, Heft 2; Verkehr mit Württemberg vom 1. Oktober 1900. (Stationsnamenänderung etc.) Die Versandstation „Karlschacht der Johann Jakob - Grube“ hat die Bezeichnung „Römergrube“ erhalten.

Im Ausnahmetarife 6 und 6 a für Steinkohlen, Steinkohlenasche u. s. w. ist unter „b) Oberschlesisches Kohlenrevier“ entsprechende Änderung vorzunehmen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Einbeziehung der Station Brühl in Baden.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1905 wurde die für den gesamten Güterverkehr eröffnete badische Station Brühl in Baden in den Tarif einbezogen.

Die Bildung der Tarifentfernungen erfolgt durch Anstoß von 4 km an die Entfernungen für Rheinau. Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für letztere Station.

Fahrzeuge, zu deren Verladung eine Verladerampe nötig ist, können von und nach Brühl in Baden nicht abgefertigt werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München für folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die allgemeine Junggeflügel - Ausstellung in Blankenburg (Thür.)
   14. bis 16. Oktober 1905;
2. die I. süddeutsche Junggeflügel-Ausstellung in Würzburg
   21. bis 23. Oktober 1905
   (die gleiche Frachtvergünstigung wird auf den Preußisch-hessischen, den Badischen, Mecklenburgischen, Oldenburgischen, Sächsischen und Württembergischen Staatseisenbahnen zugestanden);
3. die allgemeine Ausstellung für Nahrungs- und Genußmittel, heimische Industrie, Haushaltungsgegenstände aller Arten, sowie Gesundheitspflege in Zeitz
   21. bis 29. Oktober 1905.

— (Berichtigung.) Unter Bezugnahme auf die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 110 vom 23. September 1905 unter „Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände“ aufgenommenen Notiz wird mitgeteilt, daß die unter Ziffer 3 genannte Ausstellung von Werkzeugen, Rohmaterialien und Bedarfsartikeln in München bereits am 3. Oktober 1905 geschlossen wurde.

Frankfurt a. M. etc. -Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). (Geänderter Wortlaut der Überschrift des Ausnahmetarifes 5 b.) Die Überschrift des Ausnahmetarifes 5 b (Seite 70 des Tarifes) erhält folgenden Wortlaut: Ausnahmetarif 5 b für Steine des Spezialtarifes III, sofern sich nicht auf Grund des Ausnahmetarifes 5 a für die in diesem Ausnahmetarife genannten Steine billigere Frachtsätze ergeben.

Magdeburg - Halle - Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Aufhebung der Beschränkung im Abfertigungsdienste für die Station Spiegelsberge.) Vom 16. Oktober 1905 ab wurde für die Station Spiegelsberge der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn der volle Eil- und Stückgutverkehr eingerichtet. Die auf Seite 9 des Nachtrages 11 zum vorgenannten Gütertarife enthaltene Beschränkung des Abfertigungsdienstes ist daher zu streichen.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. Juli 1905. (Aufhebung von Tarifsätzen etc.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ab werden die Tarifsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeb. Bhf. eingeführt:

„Die Eisenbahn-Verwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Die Benachrichtigungsschreiben über den Eingang des Gutes werden hierüber in jedem Falle nähere Bestimmung enthalten. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magdeb. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß.“

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Einführung des Ausnahmetarifes 10 b.) Am 20. Oktober 1905 trat der im Bereiche der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen bestehende Ausnahmetarif 10 b für Getreide, nämlich Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, und für Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut, auch im Verkehre zwischen Stationen der Preußischen Staatseisenbahnen und der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen anderseits in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einbeziehung der Station Bottrop Westfalen.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 ab wird die Station Bottrop Westfalen des Direktionsbezirkes Essen als Versandstation in die Tarifabteilung B für Koks zum zollinländischen Hochofenbetriebe u. s. w. einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1817 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 20.395/05	Südbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. S—7a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Triest	Großlack	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezogenen Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 136		Im Kartierungswege		
					Treffen					136				
					Rudolfswerth mit der Bestimmung nach Möttling					144				Die Frachtbriefe müssen an einen in Möttling, bezw. Tschernembl oder Senic domizilierenden Empfänger adressiert sein und die Transporte vom Bahnhofe in Rudolfswerth, bezw. Strascha nach den genannten Ortschaften nachweislich mittels Straßenfuhrwerkes abgeführt werden
					Strascha-Töplitz mit der Bestimmung nach Tschernembl und Senic					150				
1818 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 20.396/05	Südbahn-Gesellschaft	Sägespäne aus der Pos. H—27b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Ortenegg	Triest	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 64		Im Kartierungswege		
				Reifnitz						66				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1819	V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 7090/05	Lokalbahn Deutschbrod-Saar, Mähr.-Budwitz—Jamnitz, Neuhaus-Neubistritz, Schwarzenau-Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.-Zlabings), Wolframs-Teltsch Zlabings	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Rücksichtlich der Lokalbahnen Deutschbrod-Saar, Mähr.-Budwitz — Jamnitz, Neuhaus - Neubistritz, Schwarzenau - Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.-Zlabings), Wolframs-Teltsch-Zlabings	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, angeführten Linien	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. Betriebe der schmalspurigen Lokalbahn Neuhaus-Wobratein bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung dieser Lokalbahn als Empfängerin zu erscheinen hat	vom 1. Mai 1905 bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent von den normalen Gebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg 0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch den böhmischen Landesausschuß an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1906 erliegen müssen. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
1820	V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 17.861/05		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, angeführten Linien		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue oder Betriebe der Lokalbahn Bludenz-Schruns bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung oder Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. April 1905 bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1906 erliegen müssen. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1821	V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 6104/05	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, angeführten Linien		Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. Betriebe der Lokalbahn Daudleb-Rokitnitz bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung dieser Lokalbahn als Empfängerin zu erscheinen hat	vom 1. Mai 1905 bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	ad a) 0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg; ad b) 50 Prozent von den normalen Gebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	a) Im Rückvergütungswege b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag	ad a) Gegen durch den böhmischen Landesausschuß an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1906 erliegen müssen. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
1822	V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 17.861/05	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, angeführten Linien		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue oder Betriebe der Lokalbahn Reutte-Schönbichl bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung oder Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1905 bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, längstens bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1906 erliegen müssen. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1823 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 18.379/05	Österr. Nordwestbahn	a) Melasse und Osmosewasser b) Schlacken des Spezialtarifes 3	Kuttenberg Stadt	Zellerndorf Prag (Ö.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, ad b) das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ad a) und b) Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg-Zruč bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	**Heller** 90 38		Im Kartierungswege		
1824 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.334-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Bier	Pantigam	Szombathely Sárvár Kis-Czell Pápa Bóba Devecser Jutas Városlöd	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverband	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	**Heller** a) b) 117 115 135 134 149 147 161 159 155 153 167 166 199 198 181 179		Im Kartierungswege		
1825 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.803-C I/05		Eier der Pos. E—2 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarifes, Teil I, gültig vom 1. Juli 1905	Stationen der Südbahn-Gesellschaft	Barcs, Csáktornya, Marburg-Hauptbahnhof, Pöltschach und Rann	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Diese Begünstigung ist für jene nach den genannten Bestimmungsstationen abgefertigten Mengen unter 5000 kg gültig, welche ab diesen Stationen nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes exportiert werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Südbahn-Gesellschaft	Frachtsätze der Klasse II	Frachtsätze der Klasse A	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, sowie Frachtbrief-Duplikate zum Nachweise der Verfrachtung gleicher Mengen nach dem Auslande, welche Dokumente längstens bis Ende April 1907 in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1826	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.544-C I/05		Kohle, mineralische, aus der Pos. K—29 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Triest und Triest-Freihafen S.B.	Stationen der Strecken Grignano inkl.—Cormons loko und Nabresina inkl.—Marburg K.B. inkl.	Bei Beförderung in Südbahnwagen der Serien I n, I h, I n/l, I n/e und I s	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. im Lokalverkehre eventuell zugestandene ermäßigte Frachtsätze	Verschieden	Die für volle Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bestehenden Frachtsätze	Verschieden	Im Kartierungswege		
1827			Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Stationen der Strecke Franzdorf inkl.—Grignano inkl.	Triest S.B. und Stationen der Strecke Nabresina inkl.—Cormons loko	Bei Beförderung in Südbahnwagen der Serien I n, I h, I n/l, I n/e, I s, M f, sowie in Kastenwagen unter 30 m³ Laderaum und in offen gebauten Wagen mit kleinem Laderaum								Die Bestimmung des Tarifes, Teil I, Abteilung A, Anhang II, Punkt 1, behält auch für diese Transporte volle Gültigkeit
				Stationen der Strecke Bleiburg inkl.—Maria Rast inkl.	Marburg-Hauptbahnhof und Marburg-Kärntner Bahnhof	bei Frachtzahlung nach dem Effektivgewichte der Sendung und bei ununterbrochenem Durchlaufe derselben über die Südbahn, bezw. über die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, im internen Verkehre dieser Bahnen unter Aufrechthaltung aller sonstigen bei Anwendung der nebenbezeichneten zugestandenen Frachtsätze geltenden Bestimmungen und unter der Bedingung, daß die Wagen räumlich bis zur Grenze der Ladefähigkeit vollständig ausgenützt werden, insoweit dies in Hinsicht auf die Gattung des Wagens einerseits und die Beschaffenheit des Gutes anderseits unter Berücksichtigung des zulässigen Ladegewichtes tunlich ist.								
				Stationen der Strecke Kufstein loko—Hall inkl. und Blumau inkl.—Matrei inkl.	Innsbruck loko	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.								
				Stationen der Strecken Bleiburg inkl.—Mühlbach inkl. und Franzensfeste inkl.—Mori inkl.	Stationen der Strecke Innsbruck loko—Ala loko									
				Stationen der Strecken Peggau inkl.—Judendorf inkl. und Puntigam inkl.—Ehrenhausen inkl.	Graz S.B. loko									
				Stationen der Strecke Peggau inkl.—Steinhaus inkl.	Stationen der Strecke Payerbach-Reichenau inkl.—Wien (Matzleinsdorf) loko									
				Im Verkehre zwischen den Stationen der Strecken Innsbruck loko—Ala loko untereinander										
				Im Verkehre zwischen den Stationen Payerbach-Reichenau inkl.—Wien (Matzleinsdorf) loko untereinander										

V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1828 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.544-C I/05		**Weinstecken bis 7 m Länge**	Stationen der Strecke Franzdorf inkl.—St. Peter inkl.	Stationen der Strecke Sessana inkl.—Cormons loko	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.** Bei Beförderung in Südbahnwagen der Serien I n, I n/l, I h, I r, sowie in Kastenwagen **unter** 30 m³ Laderaum bei Frachtzahlung nach dem Effektivgewichte der Sendung und bei ununterbrochenem Durchlaufe derselben über die Südbahn, bezw. über die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, im internen Verkehre dieser Bahnen **unter** Aufrechthaltung aller sonstigen bei Anwendung der nebenbezeichneten zugestandenen Frachtsätze geltenden Bestimmungen und unter der Bedingung, daß die Wagen räumlich bis zur Grenze der Ladefähigkeit vollständig ausgenützt werden, insoweit dies in Hinsicht auf die Gattung des Wagens einerseits und die Beschaffenheit des Gutes anderseits unter Berücksichtigung des zulässigen Ladegewichtes tunlich ist	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarife, bezw. im Lokalverkehre eventuell zugestandene ermäßigte Frachtsätze**	**Verschieden**	**Die für volle Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bestehenden Frachtsätze**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		**Die Bestimmung des Tarifes, Teil I, Abteilung A, Anhang II, Punkt 1, behält auch für diese Transporte volle Gültigkeit**
				Stationen der Strecke Judendorf inkl.—Steinhaus inkl.	Stationen der Strecke Vöslau-Gainfarn inkl.—Wien (Matzleinsdorf) loko									
				Stationen der Strecke Bleiburg inkl.—Mühlbach inkl.	Stationen der Strecke Brixen inkl.—Avio inkl.									
				Stationen der Strecke Maria Rast inkl.—Bleiburg inkl.	Stationen der Strecken Moschganzen inkl.—Promontor inkl., Moha inkl.—Komárom loko und Gelse inkl.—Sopron loko, jedoch exkl. Szombathély									
1829 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905		Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Zuckerrüben der Pos. Z—17 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Im Verkehre zwischen den Stationen der Strecken Wr. Neustadt loko—Györvár inkl. (jedoch exkl. Sopron), Grammat-Neusiedl loko—Ober-Eggendorf inkl. und Ebreichsdorf inkl.—Inzersdorf inkl. und dieser Strecken **unter** einander		Südbahnwagen der Serien I n, I h, I s, I n/l, I n/e								

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1830 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof) Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München Ostbhf.	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Juli 1905 bis Ende Juni 1906	Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Koks von Ladestellen, bezw. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1902	Markpfennige: 169·6	149·1	20·5	Im Rückvergütungswege	**Auf** die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die gewährten Nachlässe werden von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den k. k. österr. Staatsbahnen getragen
					München Südbhf.				170·6	150·1	20·5			
					München Laim				171·6	151·1	20·5			
					München Zentralbhf.				172·6	152·1	20·5			
					Landshut				165·6	156·0	9·6			
					Regensburg				169·8	157·0	12·8			
				Karwin	München Ostbhf.				174·0	153·5	20·5			
					München Südbhf.				175·0	154·5	20·5			
					München Laim				176·0	155·5	20·5			
					München Zentralbhf.				177·0	156·5	20·5			
					Landshut				170·0	160·4	9·6			
					Regensburg				174·2	161·4	12·8			
1831 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 108.868/05		Hopfen	Leitmeritz Ö.N.W.B.	Wien Ö S.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg für den Frachtbrief und Wagen b) 10.000 " " " " " sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	a) 452 Heller b) 452 "	a) 316 Heller b) 301 "	a) 36 Heller b) 51 "	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1832 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 110.981/05	beteiligten Verwaltungen	Baumwollgarne	Roth-Kosteletz	Erlach	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband (Ausnahmetarif 7)	373 Heller	346 Heller	27 Heller	Im Kartierungswege		In Erlach gelangt eine Auflegegebühr nicht zur Einhebung

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
68 V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	Nr. 81 vom 15. Juli 1905	1369	K. k. österr. Staatsbahnen	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Ziegel	Haiding	Aschach a./D.	Der Gültigkeitsbeginn ist auf den „20. Juni 1905“ zu berichtigen	
V.-B. Nr. 126 v. 31./X. 1905	Nr. 125 vom 28. Oktober 1905	1808	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Diverse Artikel	Freistadt i. S., bezw. Mähr. Ostrau-Oderfurt	diversen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. Freistadt i. S.	Die in Rubrik 5 unter „nach“ vorgesehene Bezeichnung der Bestimmungsstationen: „Wien Nordbahnhof, Wien Donauuferbhf. der K.F.N.B. transit, Floridsdorf-Jedlersdorf transit, Marchegg K.F.N.B.“ hat richtig zu lauten: „Wien Nordbahnhof, Wien Donauuferbhf. der K.F.N.B. transit, **Floridsdorf, Jedlersdorf transit,** Marchegg K.F.N.B.“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, das Deutsche Reich . . 25 Mark, das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 127. **Wien, 4. November 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. November 1905, Z. 49.425, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Zuschrift vom 7. Oktober 1905 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die am 27. September 1905 eröffnete, 87·1 km lange Lokalbahn Nagykároly-Mátészalka-Csap dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Diese Lokalbahn steht im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, welche dem Verbande des Internationalen Übereinkommens bereits angehören. Eine Änderung der Eisenbahnliste erscheint daher nicht erforderlich, und ist die erwähnte neue Linie als mit dem Tage ihrer Eröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten zu betrachten.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 17. Oktober 1905 Kenntnis gegeben.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Jaworów nach Bobrowka. (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Oktober die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, über das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-)Jaworów in Lemberg vorgelegte generelle Projekt für die 45·8 km lange Fortsetzung der genannten Bahnlinie von Jaworów bis zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Jaroslau—Sokal in der Station Bobrowka im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission ehestens vorzunehmen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 35.762.]

Projektierte elektrische Bergwerksbahn in Louisenthal. (Anberaumung der Lokalverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat unterm 21. Oktober über das von der k. k. Bergverwaltung in Jakobeny vorgelegte Projekt für die Herstellung einer elektrischen, 1·27 km langen Bergwerksbahn und eines Bremsberges in Louisenthal die Durchführung der Baukonsensverhandlung für den 16. November anberaumt. [E.-M.-Z. 50.159.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Tarnów nach Szczucin. (Baukonsenserteilung für die Aufnahmsgebäude in mehreren Stationen.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat unterm 14. Oktober auf Grund der im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vom Standpunkte der Bauordnung und der Lokalinteressen vorgenommenen Überprüfung der Projektspläne für die Aufnahmsgebäude in den Stationen Żabno, Olesno, Mędrzechów und Dąbrowa der im Baue befindlichen Lokalbahn Tarnów-Szczucin dem Landesausschusse des Königreiches Galizien den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 49.402.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Neumarkt-Kallham nach Weizenkirchen. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Oktober auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Linz erstatteten Berichtes über das Ergebnis der am 10. Mai 1905 und fortsetzungsweise am 20. und 21. Juni 1905 durchgeführten Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission der projektierten normalspurigen Lokalbahn von der Station Neumarkt-Kallham der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Simbach nach Weizenkirchen die Trassenführung dieser Projektslinie nach Maßgabe des bei den genannten kommissionellen Verhandlungen vorgelegenen, von der Kommission hinsichtlich der Lage der Endstation Weizenkirchen abgeänderten generellen Projektes und nach Maßgabe der gleichzeitig gutgeheißenen Kommissionsanträge als Grundlage für die eventuelle Verfassung des bezüglichen Detailprojektes genehmigt. [E.-M.-Z. 38.225.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Detailprojekt für die Teilstrecke von km 32·870 bis km 48·250: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen; Baukonsenserteilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 2. bis einschließlich 9. Juni durchgeführten Amtshandlungen rücksichtlich des Detailprojektes für die dritte Teilstrecke der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk von km 32·870 bis km 48·250, d. i. bis zur niederösterreichischen Landesgrenze bei Mitterbach, und zwar:

1. der Trassenrevision bezüglich der Teilstrecke km 40·0 bis km 48·250, deren Trassenführung von der dem generellen Projekte zugrunde gelegten Linie wesentlich abweicht, ferner
2. der Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, im Zusammenhange mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen,

wurde seitens der bezüglichen Kommission der Baukonsens für die in Rede stehende Teilstrecke namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erteilt. [E.-M.-Z. 38.216.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Neudorf über Zabřeh a. d. Oder nach Witkowitz. (Detailprojekt für ein Verbindungsgeleise zum Frachtenbahnhofe der Witkowitzer Gewerkschaft: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. Oktober die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, über das von dem Verwaltungsrate der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Detailprojekt für ein Verbindungsgeleise von der projektierten Lokalbahn Neudorf-Zabřeh a. d. Oder-Witkowitz zum Frachtenbahnhofe der Witkowitzer Gewerkschaft die Trassenrevision und politische Begehung gleichzeitig mit der bereits angeordneten politischen Begehung des Hauptprojektes der vorgenannten Linie vorzunehmen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 50.047.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Ellgoth über Neudorf nach Schönbrunn. (Genehmigung der Projekte für die Rekonstruktion von hölzernen Brücken, sowie für mehrere Durchlässe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Oktober die vom Verwaltungsrate der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projekte für die Rekonstruktion, bezw. Verstärkung der im Zuge der Reichsstraße von Tetschen nach Troppau liegenden und von der projektierten Lokalbahn Ellgoth - (Hulwaken-) Neudorf - Schönbrunn mitzubenützenden hölzernen Brücken von 15·3 m, bezw. 11·6 m Lichtweite in Bahnkilometer 4·154 (Straßenkilometer 27·9/28·0) und Bahnkilometer 4·882 (Straßenkilometer 27·2/3), sowie die Projekte für die gleichfalls in der genannten Reichsstraße liegenden und von der Lokalbahn mitzubenützenden gewölbten Durchlässe in Bahnkilometer 2·965, 3·155, 3·588, 4·291, 4·825, 4·937 und 5·183 (Straßenkilometer 29·1/2, 28·9/29·0, 28·5/6, 27·8/9, 27·2/3, 27·1/2 und 26·9/27·0) von 1·0 m bis 2·0 m Lichtweite zur Ausführung der projektierten Änderungen, bezw. im übrigen zur unveränderten Belassung der bezüglichen Objekte in ihrem gegenwärtigen Bestande, genehmigt. [E.-M.-Z. 43.181.]

Nachrichten aus Ungarn.

Lokalbahn Nagy - Berezna — Ungarisch - galizische Landesgrenze. (Betriebseröffnung.) Die am 25. Oktober dem öffentlichen Verkehre übergebene neue Linie ist eine Fortsetzung der nunmehr in ihrer Gänze verstaatlichten Ungtalbahn Ungvár—Nagy-Berezna und bildet den Anschluß an die projektierte Lokalbahn Berezna-Homonna, nach deren Ausbau die Ungtalbahn mit der Parallelbahn Sátoralja-Ujhely—Mezö-Laborcz(—Przemyśl) in transversaler Richtung verbunden werden wird.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.) Im Bereiche der Lokalbahn Vojtek—Német-Bogsán (Flügelbahn der Linie Temesvár-Józsefváros—Vojtek—Bárziás) wurde die bisher mit 30 km pro Stunde bemessen gewesene Fahrgeschwindigkeit auf 40 km erhöht.

— (Güterwagen-Fahrpark.) Mit den seitens der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen von der Budapester Allgemeinen Waggon-Leihgesellschaft in Miete übernommenen 1000 Güterwagen steht nunmehr der gesamte 2750 Güterwagen betragende Fahrpark der letzteren im Dienste der Ungarischen Staatseisenbahnen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Platzkarten.) Die Ziffer 2 des § 1 der Dienstanweisung über die Benützung der D-Züge (Kundmachung 34 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes) hat jetzt folgende veränderte Fassung erhalten:

(2) Der Zuschlag wird auch von den Inhabern der zu Schnellzügen gültigen und mit dem Aufdrucke „Für alle Züge“ versehenen Fahrkarten erhoben. Es ist stets eine Platzkarte für die Klasse zu lösen, auf die die Fahrkarte lautet. Nur wenn der Reisende tatsächlich in einer niedrigeren Wagenklasse Platz nimmt, ist ihm eine Platzkarte dieser Klasse zu verabfolgen. Kinder, für die Platzkarten gelöst werden müssen, haben für die Platzkarten den vollen Betrag zu entrichten.

— (Beschaffung von Lokomotiven für die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen [I. Teilbeschaffung für das Etatsjahr 1906].) Die Eisenbahn-Direktion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von 427 Lokomotiven verschiedener Gattung mit den Lokomotivbauanstalten, die gegenwärtig für die Staatsbahnverwaltung beschäftigt sind, in Verhandlung zu treten. Von diesen Lokomotiven sind 371 für die bestehenden Bahnen und 56 für die im Etatsjahre 1906 zur Eröffnung gelangenden Neubaulinien bestimmt. Die Lieferung, die bis zum 31. Oktober 1906 abgeschlossen sein soll, setzt sich zusammen aus 12 $^{2}/_{4}$-gekuppelten Schnellzugslokomotiven mit Überhitzer und mit Tender von 21·5 m^3 Wasserraum, 23 $^{2}/_{4}$-gek. Schnellzugs-Verbundlokomotiven mit Tender von 20 m^3 Wasserraum, 20 $^{2}/_{4}$-gek. Personenzugs-Verbundlokomotiven mit Tender von 16 m^3 Wasserraum, 34 $^{2}/_{4}$-gek. Schnellzugslokomotiven mit Überhitzer und Tender von 16 m^3 Wasserraum, 18 $^{3}/_{4}$-gek. Personenzugslokomotiven mit Überhitzer, Kraußschem Drehgestell und Tender von 16 m^3 Wasserraum, 36 $^{3}/_{4}$-gek. Personenzugs-Tenderlokomotiven für Hauptbahnen mit vorderem Kraußschem Drehgestell, 37 $^{3}/_{4}$-gek. Personenzugs-Tenderlokomotiven mit Überhitzer und vorderem Kraußschen Drehgestell, 30 $^{3}/_{4}$-gek. Güterzugs-Verbundlokomotiven mit Kraußschem Drehgestell und Tender von 12 m^3 Wasserraum, 18 $^{4}/_{4}$-gek. Güterzugs-Verbundlokomotiven mit Tender von 12 m^3 Wasserraum, 42 $^{4}/_{4}$-gek. Güterzugslokomotiven mit Tender von 12 m^3 Wasserraum, 46 $^{4}/_{4}$-gek. Güterzugslokomotiven mit Überhitzer und Tender von 12 m^3 Wasserraum, 73 $^{3}/_{4}$-gek. Güterzugs-Tenderlokomotiven mit Kraußschem Drehgestell, 15 $^{3}/_{3}$-gek. Tenderlokomotiven von 7 t Raddruck mit Überhitzer, 6 $^{3}/_{3}$-gek. Güterzugs-Verbundlokomotiven mit Tender von 12 m^3 Wasserraum, 1 $^{3}/_{4}$-gek. Zahnradlokomotive und 16 $^{5}/_{5}$-gek. Güterzugs-Tenderlokomotiven.

Je nach ihrem Verwendungszwecke werden die Lokomotiven mit Westinghouse-, Knorr-, Schleifer- oder Heberleinbremse, mit Dampfheizungseinrichtung, Langer-Markottyscher Rauchverminderungseinrichtung, Dampf- oder Preßluft-Sandstreuer, Dampfläutewerk, Gas- oder Petroleumbeleuchtung u. s. w. ausgerüstet.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im November 1905.)

Im Monate November 1905 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	November
New-York	„Slavonia"	9
Liverpool ¹)	„Bulgarian"	1—10
Antwerpen	„Balaton"	1—10
Rouen *	„Szt. István"	1—10
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos *	„Nagy Lajos"	10
London	„Kolozsvár"	5—15
Liverpool	„Tyria"	5—15
Hamburg ¹)	„Byzanz"	5—15
Rotterdam	„Báró Fejérváry"	5—15
London, Hull	„Ebro"	10—20
Antwerpen, Kopenhagen ¹)	„Széll Kálmán"	15—25
Lissabon		15—25
Liverpool	„Veria"	15—25
New-York	„Pannonia"	23
Rouen	„B. Kemény"	20—30
Glasgow *	„Deák"	20—30
Bordeaux *	„Baross"	20—30
Leith	„Duna"	20—30
Liverpool ¹)	„Andalusian"	20—30
London, Hull	„Jago"	20—30

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	November
Liverpool ¹)	Fiume	„Ararat"	1—10
London	„	„Matlekovits"	5—15
Rotterdam	„	„Széchényi"	5—15
London, Hull	„	„Congo"	5—15
Liverpool	„	„Cypria"	5—15
Hamburg ¹)	„	„Pergamon"	5—15
New-York	„	„Carpathia"	21
Rouen	„	„Buda II."	15—25
Rotterdam	„	„Tibor"	15—25
Liverpool	„	„Pavia"	15—25
London, Hull	„	„Murillo"	15—25
Antwerpen	„	„Balaton"	20—30
Glasgow	„	„Báthori"	20—30
Rouen	„	„Szent István"	20—30
Bordeaux	„	„Zichy"	20—30
Liverpool ¹)	„	„Alsatian"	20—30
Rotterdam	„	„Báró Fejérváry"	25/XI—5/XII
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Stefánia"	26/XI—6/XII

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Österr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

¹) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie FIUME—SPANIEN.

Ab Fiume: „Mátyás király" am 6., „Lederer Sándor" am 13., „Kassa" am 20., „Zrinyi" am 27. November.

Ab Valencia: „Kassa" am 1., „Zrinyi" am 8., „Andrássy" am 15., „Mátyás király" am 22., „Lederer Sándor" am 29. November.

B) Linie FIUME—MARSEILLE.

Ab Fiume: „Szent László" am 1., „Tisza" am 8., „Árpád" am 15., „Rákóczy" am 22., „Szent László" am 29. November.

Ab Marseille: „Árpád" am 1., „Rákóczy" am 8., „Szent László" am 15., „Tisza" am 22., „Árpád" am 29. November.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 1. bis 14. November 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

1. Novbr., *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

2. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

3. Novbr., *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Metcovich", Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

4. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

7. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis", Kapitän S. Cliunak, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

8. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Kapitän G. Nicolich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

9. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

10. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Danubio", Kapitän P. Pavissich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

11. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Almissa", Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

14. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

¹ Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 95·—.

Venedig.

2. Novbr., Dampfer „Espero", Kapitän V. Gurrich
6. „ Dampfer „Espero", Kapitän V. Gurrich
9. „ Dampfer „Espero", Kapitän V. Gurrich
13. „ Dampfer „Espero", Kapitän V. Gurrich

} um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

2. Novb., um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi.

2. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Salzburg", Kapitän P. Marassi, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas und Kustendjè.

5. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Hungaria", Kapitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

7. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Dalmatia", Kapitän E. Winterhalter, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santà Maura und Prevesa.

9. „ um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Kapitän G. Klausberger, mit Berührung von Brindisi.

9. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Medea", Kapitän R. Signorelli, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

9. Novbr., um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest—Alexandrien B), Dampfer „Maria Teresa", Kapitän M. Mareglia, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Helios", Kapitän G. Bergaglian, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh.

14. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Baron Call", Kapitän G. Bonomo, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

Ostindien, China und Japan.

3. Novbr., um 4 Uhr nachmittags (direkte Linie Triest—Bombay),**) Dampfer „Imperator", Kapitän F. Mosca, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

6. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay Winterlinie), Dampfer „Vindobona", Kapitän B. Cobol, [von Fiume†) am 2. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Perseveranza", Kapitän P. Straulino, [von Fiume †) am 7. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Austria", Kapitän R. Colledani, [von Fiume †) am 22. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Novbr., um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Koerber", Kapitän A. Foresti [von Fiume †) am 25. November] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marie Valerie" von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 24. August mit 10 Passagieren und 2956 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 1143 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 11 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Kobè 3000 kg Strohgeflecht, Hongkong 383 kg Ölessenz (wovon 120 kg für das Ausland), Hankow 295.142 kg, Canton 163.100 kg Quassia (wovon 14.000 kg für das Ausland), Shanghai 340.604 kg (wovon 249.687 kg für das Ausland), Tientsin 13.500 kg Strohgeflecht (für das Ausland), Singapore 146.400 kg (für das Ausland), Colombo 410.591 kg (wovon 4700 kg für das Ausland), Bombay 1,216.345 kg (wovon 503.800 kg für das Ausland), Karachi 343.849 kg (wovon 217.735 kg für das Ausland), aus dem persischen Golfe 11.571 kg Häute und aus Aden 11.267 kg Häute (wovon 6700 kg für das Ausland).

Verschiedene Mitteilungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Salzburg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates wirklichen geheimen Oberregierungsrates Wilhelm Gleim und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Landesregierungsrates Rudolf Grafen Thun die diesjährige (17.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft statt, bei welcher 5150 Aktien mit 937 Stimmen vertreten waren. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen der Dampfbahn Salzburg-St. Leonhard mit Abzweigung nach Parsch K 236.355·28 (gegen K 227.024·55 im Jahre 1903), der Dampfbahn Salzburg-Lamprechtshausen Kronen 148.987·48 (K 157.567·45), der Drahtseilbahn K 43.037·29 (Kronen 39.615·30), der Pferdebahn K 5401·40 (K 6230·56) und der Omnibuslinie St. Leonhard—Berchtesgaden (Königsee) K 10.128·69 (K 12.701·99). Die Betriebsausgaben betrugen bei der Dampfbahn Salzburg-St. Leonhard (Parsch) K 111.535·69 (K 112.053·71), bei der Dampfbahn Salzburg-Lamprechtshausen K 98.384·22 (Kronen 99.094·26), bei der Drahtseilbahn K 26.598·83 (K 27.379·06), bei der Pferdebahn K 6653·62 (K 5812·62) und bei der Omnibuslinie K 6683·57 (K 5903·07). Somit stellte sich der Gesamt-Betriebsüberschuß auf K 194.054·21 (K 192.897·13). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 9973·04 (K 942·54), sowie des Kursgewinnes an den zur Amortisation angekauften Aktien per K 22.549·54 (K 39.630·85) und abzüglich der Passivzinsen per K 9358·54 (K 9718·17), sowie der Rücklagen per K 54.695·96 (K 78.013·31) ergab sich ein Reingewinn von K 162.522·29 (Kronen 145.739·04). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß, erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium und beschloß, aus dem Gewinne K 155.064 (K 135.516) zur Verteilung einer 3½prozentigen (3prozentigen) Aktiendividende zu verwenden, K 250 (K 250) dem Revisionsausschusse zu vergüten und K 7208·29 (K 9973·04) auf neue Rechnung vorzutragen. Die turnusmäßig ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder geheimer Oberregierungsrat Wilhelm Gleim und Bankier Hans Schlesinger wurden wiedergewählt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurde folgender Beschluß gefaßt: „Die Generalversammlung stimmt der Umwandlung der Linie Salzburg—Drachenloch—Landesgrenze und Salzburg—Parsch und der Pferdebahn bis zum Ludwig Viktor-Platz, letzterer auch auf alleinige Rechnung der Gesellschaft ohne Beteiligung der Firma Siemens & Halske, auf elektrischen Betrieb unter der Voraussetzung zu, daß auch die anschließende Linie von der Landesgrenze bis Berchtesgaden von der bayerischen Regierung auf elektrischen Betrieb eingerichtet wird und die k. k. Regierung die Genehmigung zu dieser Umwandlung und zur Beschaffung der nötigen Geldmittel durch Aufnahme eines weiteren Anlehens bis zum Betrage von K 400.000 nötigenfalls unter Verpfändung der Bahnanlage erteilt. Diese Umwandlung erstreckt sich nur auf den Personenverkehr und soll der Güterverkehr weiter mit Dampfbetrieb besorgt werden. Gleichzeitig wird der Verwaltungsrat ermächtigt, das Projekt und den Voranschlag für die Umwandlung auf elektrischen Betrieb aufzustellen, alles notwendige, wie Kommissionen, Vertragsabschlüsse und Vertragsänderungen durchzuführen und die Bauvergebung vorzunehmen. Der Verwaltungsrat wird weiters ermächtigt, die für den Bau nötigen Geldmittel in oben angegebener Weise zu beschaffen." [E.-M.-Z. 47.784.]

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 27. September dem öffentlichen Verkehre übergebene 92·197 km lange Lokalbahn Nagykároly-Mátészalka-Csap (im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen), sowie die am 15. Oktober von den k. k. österr. Staatsbahnen in Betrieb genommene 27·520 km lange Strecke Hartberg—Friedberg sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Ferner ist die voraussichtlich Mitte November zur Eröffnung gelangende 29·666 km lange Strecke Johannisburg—Arys der kgl. Eisenbahn-Direktion Königsberg vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 48 (Westfälische Landeseisenbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag VI erschienen. Das im April 1903 ausgegebene Verzeichnis Nr. 48 wird durch das neu herausgegebene Verzeichnis aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 29 (Paulinenaue — Neu-Ruppiner Eisenbahn) und Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn). An Nachträgen sind erschienen: je der Nachtrag I zu den Kilometerzeigern Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen) und Nr. 43 (kgl. preuß. und großherzogl. hessische Eisenbahn-Direktion Mainz), der Nachtrag V zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungarische Staatseisenbahnen), der Nachtrag VII zu dem Kilometerzeiger Nr. 31 (kgl. Eisenbahn-Direktion Altona) und der Nachtrag VIII zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 29 wird der im Mai 1901 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 29, durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger wird der im Jänner 1904 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 89 und durch den Nachtrag VII zum Kilometerzeiger Nr. 31 der im Juli 1895 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 44 (alt 43) aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Änderungen und Ergänzungen des Tarifes, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden bezüglich des Tarifes, Teil I, für den obenbezeichneten Verkehr folgende Änderungen und Ergänzungen verfügt:

I. Im Abschnitte „A. Allgemeine Bestimmungen“, und zwar im Artikel 3, Absatz 4 (Seite 8 des Tarifes), wird:

1. unter lit. a) die Längenangabe von „15 m“ abgeändert auf „**12 m**“;
2. zwischen die heutigen lit. b) und lit. c) als neues lit. eingeschoben:

b_1) für alle Frachtstücke über 3 m^3 Inhalt, soweit sie für 1000 kg mehr als 4 m^3 Raum beanspruchen.

II. In Ergänzung des Abschnittes „A. Allgemeine Bestimmungen“, und zwar des Artikels 3, Absatz 4, lit. d) (Seite 8 und 10 des Tarifes), und in Abänderung des Abschnittes „D. Güterklassifikation“ (Seite 35—51 des Tarifes) wird festgesetzt, und zwar bezüglich der Artikel:

Artikel	Festsetzung
1. **Drahtgeflechte** aller Art **Eisen- und Stahlabfälle** **Hohlblechwaren** (ausgenommen emailliertes Kochgeschirr aus Blech **Hohldrahtwaren** **Möbel, eiserne** **Wagen** (zur Gewichtsermittlung) aller Art	sofern dieselben für 1000 kg brutto über 3 m^3 beanspruchen, wird ein Reederei-Zuschlag von 75 Centimes für 100 kg eingehoben.
2. **Blumen und Blätter,** künstliche **Federn,** folgende: Bettfedern, Daunen und Zierfedern **Koffer und Reisetaschen,** nicht zusammengelegte, bezw. nicht zusammenlegbare **Theaterdekorationen**	werden Reederei-Zuschläge eingehoben, und zwar bei Anwendung der Frachtsätze für Stückgut 300, Wagenladungen 250 Centimes für 100 kg
3. **Korbwaren** aller Art, auch Kinderwagen **Rohrmöbel** aller Art	werden Reederei-Zuschläge eingehoben, und zwar bei Anwendung der Frachtsätze für Stückgut 450, Wagenladungen 350 Centimes für 100 kg

Wien, am 31. Oktober 1905. S.B. Z. 12.871-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1631]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
(Export aus Ungarn.)

Einbeziehung der Station Varasd (Varaždin) in den Ausnahmetarif IX für Möbel und Möbelgestelle, bezw. Möbelbestandteile.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Varasd (Varaždin) in den Ausnahmetarif IX des Tarifes, Teil II, Heft 2, für den obenbezeichneten Verkehr, und zwar in die für Hafenplätze der Tarifgruppe B—I vorgesehene Tabelle, mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Über Fiume seewärts von	Eigentumsbahn	A		B und C	
		a	b	a	b
		Centimes für 100 kg			
Varasd (Varaždin)	Csáktornya-Zágráber (Zagorianer) Eisenbahn	524	430	414	320

Wien, am 31. Oktober 1905. S.B. Z. 12.799-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1632]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899.
„ „ II, „ 2, „ „ 1. März 1904.
„ „ II, „ 3, „ „ 1. August 1899.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. November 1901.
„ „ II, „ 2, „ „ 1. Oktober 1902.

Aufhebung der Tarifsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr und Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeb. Bhf.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 werden die Frachtsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeb. Bhf. eingeführt:

„Die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magdeb. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß."

Wien, am 30. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.526/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1633]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der anläßlich der Güteranhäufung in der Station Meran getroffenen Maßnahmen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 31. Oktober 1905, Z. 50.708/16 a, die Gültigkeitsdauer der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 113 vom 30. September 1905 verlautbarten und laut Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 119 vom 14. Oktober 1905 mit Wirksamkeit bis längstens 31. Oktober 1905 nachträglich genehmigten Maßnahmen anläßlich der Güteranhäufung in der Station Meran bis zum 15. November 1905 verlängert.

Wien, am 1. November 1905.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1634]

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1905 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, zur Einführung.

Derselbe enthält außer geänderten Reexpeditionsbestimmungen und einem neuen Verzeichnisse der Stationsverbindungen, in welchen die Reexpedition zulässig ist, auch noch die Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 30. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 21.048/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1635]

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 4.

Mit 1. Dezember 1905 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906, tritt im Rahmen des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes ein neuer Tarif, Teil II, Heft 4, in Kraft, durch welchen das gleichnamige Tarifheft vom 1. November 1897 außer Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält Frachtsätze für Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Ölkuchen, Ölkuchenmehle und Ölsaaten bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, dann für Säcke, leere, gebrauchte, bei Aufgabe in jedem Gewichte zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, ferner der Station Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien) anderseits.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von K 4 für das Stück erhältlich.

Wien, am 31. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 21.133/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1636]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Halte- und Verladestelle „Rattay" für den Gesamtverkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesene Halte- und Verladestelle „Rattay" der Linie Kolin—Čerčan wurde am 20. Oktober 1905 für den Gesamtverkehr eröffnet.

Prag, am 30. Oktober 1905. St.-B.-D.-Z. 61.300/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1637]

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Eröffnung der Station Rennsteig für den Wagenladungsverkehr.

Laut Mitteilung der kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt ist die in dem vom 1. Juli 1905 gültigen Nachtrag V zum Tarife für obgenannten Kohlenverkehr enthaltene Station Rennsteig am 1. Oktober 1905 für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

In dem genannten Nachtrag V kommt daher das auf den Seiten 6, 7, 10, 12, 14, 16 und 17 bei dem Stationsnamen Rennsteig angebrachte †) mit der dazugehörigen Fußnote in Wegfall.

Wien, am 28. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.881/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1638]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. September 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Thiengen der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 64 (Schilf etc.) mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach Thiengen von	Pfennig für 100 kg
1. Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:	
Boba	213
Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u.	222
Ersekujvár	219
Füzesabony	250
Gombos	247
Győr	197
Hegyeshalom	190
Komárom	207
Moson-Magyar-Óvár	191
Pándorf	190
Udvard	221
Zombor	254
2. Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:	
Balaton-Szt. György	202
Budapest d. v.	222
Dinnyés	220
Fonyód-Fürdötelep	205
Komarváros	200
Máriatelep	205
Moha	220
Nagy-Kanizsa	197
Nagytétény	222
Siófok	213
Sopron	179
Szántód	210
3. Stationen der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn:	
Csorna	190
Enese	193
Eszterháza	184
Győr	197
Sopron	179

Wien, am 2. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.176/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1639]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Zinsendorf für den Gesamtverkehr.

Am 15. November 1905 wird die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen von mindestens 5000 kg eröffnete Station Zinsendorf der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz auch für den Stückgüter- und somit für den Gesamtverkehr eröffnet.

Wien, am 3. November 1905.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1640]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swoleňowes-Smečna.

Tarif vom 1. Jänner 1902.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt für Kohlensendungen bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Bestimmungen des obgenannten Tarifes von Brüx A.T.E. nach Roth-Janowitz-Černin und Zbraslawitz der Frachtsatz von 1028 Heller, für Kohlensendungen von Dux nach Hodkon, Roth-Janowitz-Černin und Zbraslawitz der Frachtsatz von 1008 Heller pro Tonne im Kartierungswege zur Anwendung.

Wien, am 3. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.145/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch namens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1641]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Position E—5, lit. c und d, E—6, 7, 8, 9 und 10 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

a) bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg;
b) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen

nach Wien-Praterquai von	a) Heller für 100 kg	b)
Bodenbach B.N.B. und St.E.G.	289	208
Tetschen B.N.B. und Ö.N.W.B.	289	208
Warnsdorf B.N.B.	298	214

Wien, am 31. Oktober 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1642]

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits (via Österreich-Ungarn).

Aufhebung von Frachtsätzen u. s. w.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 treten die im Tarife des obgenannten Verkehres enthaltenen Frachtsätze für den Frachtstückgutverkehr von und nach Leipzig Thüringer Bahnhof ohne Ersatz außer Kraft.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeburger Bahnhof eingeführt:

„Die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thüringer Bahnhof zur Entladung zu stellen.

Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magdeburger Bahnhof bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß."

Wien, am 2. November 1905. T.-A.-B.-Z. 20.908/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1643]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1894.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Stearin bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen die nachfolgenden Frachtsätze berechnet:

Von Schreckenstein und Schreckenstein-Schichtwerke nach		Franken für 1000 kg
Genf transit	a)	69·45
	b)	59·26

Die Frachtsätze unter a) gelten für Sendungen mit der Bestimmung nach Annecy, jene unter b) für Sendungen mit der Bestimmung nach Lyon Guillotière und St. Rambert d'Albon.

Wien, am 2. November 1905. T.-A.-B.-Z. 20.744/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1644]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Stationen Fiume und Triest in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Felle, Häute etc.).

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, bezw. bis zur Regelung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die Stationen Fiume und Triest in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Felle, Häute etc.) des Tarifes, Teil II, vom 1. März 1904 des obigen Verbandes mit den nachstehenden Teilfrachtsätzen „b" aufgenommen:

	J.	G.	P.	R.	V.
	Centimes pro 100 kg				
Fiume, Triest . . .	664	584	547	489	436

Wien, am 31. Oktober 1905. T.-A.-B.-Z. 20.791/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905. [1645]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Verkehrsstörungen auf den russischen Eisenbahnen.

27. Oktober 1905. Infolge Streiks und Bahnfrevel Zugsverkehr auf der Warschau-Wiener Eisenbahn und den Weichselbahnen ab und nach Granica, sowie Sosnowice unterbrochen.

Aufnahme von Gütern nach Rußland über Granica und Sosnowice eingestellt; rollende Güter werden angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt.

Infolge Eissperre auf dem Flusse Oka lehnt die Moskau-Kasan-Eisenbahn die Weiterbeförderung von Gütern nach Nischnei-Nowgorod und den dahinter liegenden Stationen ab. Derartige Güter werden bis auf weiteres nicht angenommen.

28. Oktober 1905. Seit 27. Oktober verkehren zufolge Streik ab Radziwiłów keine russischen Züge. In Radziwiłów wird bis nun der Dienst ungestört versehen. Die Kommunikation zwischen den Stationen Brody und Radziwiłów wird durch Züge der österr. Staatsbahnen erhalten. Radziwiłów nimmt vorläufig österreichische Güter an, ohne sie weiter zu expedieren.

Güterverkehr von und nach Woloczyska eingestellt.

Wegen Streiks in Odessa disponiert Bukowinaer Holzindustrie-Gesellschaft ihre Holztransporte nach Galatz.

29. Oktober 1905. Verkehrsstillstand auf der Warschau-Wiener Eisenbahn und den Weichselbahnen macht nunmehr auch die Einstellung der Aufnahme von Gütern für Granica loko und für Sosnowice loko notwendig.

Auch der Verkehr auf der Strecke Preußisch-Herby—Russisch-Herby ist sistiert; ferner ist der Verkehr nach Rußland über Mlawa, Alexandrowo und Grajewo gesperrt.

Güter für bezeichnete Relationen werden nicht angenommen, im Rollen befindliche Sendungen werden angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt.

30. Oktober 1905. Auch der Verkehr über Prostken ist behindert; wegen Überfüllung der Schuppen in Eydtkuhnen und Prostken sind Güter mit der Bestimmung nach Rußland bei Adressierung nach Prostken und Eydtkuhnen transit nicht anzunehmen, rollende Güter sind aufzuhalten, bezw. zur Verfügung zu stellen.

Laut Verständigung der Grenzstation Woloczyska wird der Gesamtverkehr auf den russischen Südwestbahnen bis Schmerinka aufrecht erhalten.

Gruppenwechseltarife I/III und II/III. (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wurden für den Übergangsverkehr der Stationen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen von und nach der Kleinbahn „Herkulesbahn" die Frachtsätze der Staatsbahnstation Wilhelmshöhe für Güter der ordentlichen Tarifklassen, der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten allgemeinen Ausnahmetarife 1 bis 5 einschließlich 4a (Staubkalk), 4b (Mergel), 4c (Rübenerde), sowie des Ausnahmetarifes 6 (Brennstoffe) und der in besonderer Ausgabe erscheinenden Ausnahmetarife für Kohlen, Koks u. s. w. in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Cassel.

Gruppe I und Wechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung des Haltepunktes Alt-Beelitz.) Am 1. November 1905 wurde im Direktionsbezirke Bromberg der an der Strecke Kreuz—Landsberg a. W. 6·12 km von Driesen-Vordamm und 6·98 km von Kreuz entfernt gelegene Personenhaltepunkt Alt-Beelitz für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewichte von höchstens 100 kg eröffnet. Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, lebenden Tieren und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wurde der Haltepunkt Alt-Beelitz in den Gütertarif der Gruppe I und in die Wechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Gruppentarif I der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen. (Einbeziehung der Station Antoninhof.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die am 1. Oktober 1905 eröffnete Station Antoninhof in den Ausnahmetarif 1 (Holztarif) unter I a (Seite 725) und in den Ausnahmetarif 10 für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate u. s. w. unter I B (Seite 828) aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. (Sperrung der Übergänge nach Rußland infolge Streiks.) Sämtliche Übergänge nach Rußland sind infolge Streiks gesperrt. Die Annahme von Gütern nach Rußland findet bis auf weiteres nicht statt.

Allgemeiner russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Anwendung des Tarifes auf den Verkehr mit Stationen der Teilstrecke Orenburg—Kubek der Orenburg-Taschkent-Eisenbahn.) Mit Gültigkeit vom 1./14. Oktober a./n. St. 1905 findet auf Gütersendungen aller Art (mit Ausnahme von Baumwolle etc. und Salz in Wagenladungen) im direkten Verkehre zwischen Stationen der Teilstrecke Orenburg—Kubek der Orenburg-Taschkent-Eisenbahn und den übrigen hinter Orenburg gelegenen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes der rubrizierte Tarif Anwendung. Die Frachtberechnung erfolgt für den Gesamtdurchlauf, einschließlich des Durchlaufes auf der Teilstrecke Orenburg—Kubek.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Nordisch - Überseeischer internationaler Verkehr. (Brüsseler Konferenz.) Auf der vor kurzem in Brüssel stattgehabten Konferenz des Nordisch-Überseeischen internationalen Verkehres sind unter anderem nachstehende Beschlüsse gefaßt worden: Die Dampfschiffahrts - Gesellschaft Hamburg-Amerika Linie ist in den besagten Verkehr via Libau nach und von Antwerpen und Kopenhagen aufgenommen worden mit der Verpflichtung, nicht weniger als einen Dampfer alle 14 Tage in jeder Verkehrsrichtung abzufertigen. Für leichtverderbliche Waren, wie: Fleisch jeder Art, frisch und gesalzen, totes Wild, geschlachtetes Geflügel, Eier und Butter, welche nach Schluß der Navigation in Nowy Port eintreffen und nach Reval umkartiert werden, werden die Frachtsätze des Nordisch - Überseeischen Exportverkehres derart angewandt, wie es im Ausfuhrverkehre via Riga für gewisse Waren bereits geschieht. Jedoch wird diese Vergünstigung nur bei denjenigen Artikeln zur Anwendung kommen, welche nicht später als bis zum 1./14. Dezember a./n. St. in Nowy Port eintreffen. Die im Rigaer Hafen zurzeit für einige Artikel bestehenden Vergünstigungen, wie die Umkartierung nach Windau und Libau, wird auch auf die oben erwähnten Güter ausgedehnt. Da neuerdings im Rayon der Station Tawtimanowo der Ssamara-Slatoust-Eisenbahn eine rege Butterfabrikation bemerkbar wird und der Verkauf von Butter ins Ausland über die baltischen Häfen begonnen hat, wurde beschlossen, die besagte Station in den Tarif des Nordisch-Überseeischen internationalen Exportverkehres für die Beförderung von Käse und Butter aufzunehmen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. (Einbeziehung der Station Bergedorf.) Mit sofortiger Gültigkeit werden für die Station Bergedorf Frachtsätze der Klasse 9 eingeführt. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Mitteldeutsch-Berlin-Nordostdeutscher Braunkohlenverkehr. (Einbeziehung der Ladestelle Friedenau.) Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1905 wurde die Station „Ladestelle Friedenau" des Direktionsbezirkes Berlin in den Ausnahmetarif zu obigem Verkehre als Empfangsstation mit Frachtsätzen für mindestens 10.000 kg aufgenommen. Mit dem gleichen Tage treten einige neue und ermäßigte Frachtsätze nach Steglitz in Kraft.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Güterabfertigungen und Auskunftsstellen Auskunft.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Geltung vom 1. November 1905 wurden die Stationen Hemmen-Dodewaard, Kesteren und Tiel der Holländischen Eisenbahn, sowie Geldermalsen der Holländischen Eisenbahn und Niederländischen Staatseisenbahn in das Tarifheft 6 (mit württembergischen Stationen) vom 1. Mai 1903 aufgenommen.

Auskunft über die Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Belgisch - Südwestdeutsche Gütertarife, Teil II, Heft 2a, vom 1. September 1901. (Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 7 und 8.) Die im Nachtrage III zum obgenannten Tarifheft enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für kondensierte und konservierte (sterilisierte) Milch und Kindermehl (Ausnahmetarif Nr. 7, Abteilung 1j, und Nr. 8, Abteilung 1a) finden mit sofortiger Gültigkeit auch Anwendung auf Sendungen von Milchpulver.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Eröffnung des Haltepunktes Seerappen.) Am 1. November 1905 wurde der an der Strecke Königsberg i. Pr.—Pillau zwischen Metgethen und Lindenau gelegene Haltepunkt Seerappen als Haltestelle auch für den Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungs- und Tierverkehr geöffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, die von der Rampe verladen werden, von Sprengstoffen und Vieh in Etagewagen ist ausgeschlossen.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

— (Eröffnung des Haltepunktes Kaspershöfen.) Am 1. November 1905 wurde der an der Strecke Königsberg i. Pr.—Pillau zwischen Powayen und Fischhausen gelegene Haltepunkt Kaspershöfen als Haltestelle auch für den Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, die von der Rampe verladen werden, von Sprengstoffen und Vieh in Etagewagen ist ausgeschlossen.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

— (Eröffnung der Station Kunigundeweiche auch für den Stückgutverkehr.) Am 1. November 1905 wurde die an der Strecke Kandrzim—Oświęcim zwischen Kattowitz und Schoppinitz O.-S. gelegene Station Kunigundeweiche, die bisher nur für den Wagenladungsverkehr zugelassen war, auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

— (Eröffnung des Haltepunktes Koslitz für den Stückgutverkehr.) Am 1. November 1905 wurde der zwischen den Stationen Groß Rinnersdorf und Lüben an der Bahnstrecke Raudten—Liegnitz gelegene Haltepunkt Koslitz u. a. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewichte von höchstens 250 kg eröffnet.

Mit dem gleichen Tage wurde Koslitz in den Staatsbahngütertarif der Gruppe I und in die Wechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Frankreich. (Vereinigte Eisenbahn- und Schiffstarife.) Nachdem in Frankreich längere Zeit aus Interessentenkreisen befürwortet worden war, das deutsche Beispiel „kombinierter" Eisenbahn- und Schiffahrtstarife nachzuahmen, wie sie namentlich durch die Levantelinie nach dem Orient eingerichtet sind, ist man auch in Frankreich damit vorgegangen. So wird jetzt bekanntgegeben, daß die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft und die Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Marseille einen neuen Tarif zu ermäßigten Preisen für direkten Frachtenverkehr und Güter von mindestens 50 kg Gewicht nach Montevideo, Buenos-Aires, Rio de Janeiro und Santos eingerichtet haben. Es wird dadurch eine Belebung des Warenverkehres Frankreichs mit Südamerika erhofft.

[„Z. d. V. D. E.-V".]

Gruppentarif I und Gruppenwechseltarif I/II. (Einbeziehung der Station Hermsdorf [Bad].) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wurde die Station Hermsdorf (Bad) in den Ausnahmetarif 5 K für rohe Steine (Bruchsteine, Findlinge, Feldsteine) und Pflastersteine (zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar) als Versandstation einbezogen.

Über die Anwendungsbedingungen und die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1833 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 15.223/1900	Valsuganabahn	Kohlen, mineralische	Trient	Villazzano	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	130 Heller pro Tonne	100 Heller pro Tonne	30 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		
1834 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 6308/03	Mühlkreisbahn	Kohlen, mineralische	Breitenschützing	Ottensheim	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	430	270	160	Im Kartierungswege		**Die Abfuhr dieser Transporte hat von Ottensheim mittels Straßenfuhrwerkes nach Wilhering zu erfolgen**
				Brüx (St.B.)					1190	1070	120			
				Ladowitz					1200	1080	120			
1835 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.173/05	österr. Nordwestbahn	Zuckerrüben, frische	Maleschau	Močowitz	Aufgabe als Frachtgut. **Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. **Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger**	**vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarife**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	24 Heller		**Im Kartierungswege**		
			Zuckerrübenschnitze und Saturationsschlamm	**Močowitz**	**Maleschau**					22 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1836	V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 49.766/05	Lokalbahnen Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna	Steinkohlen und Erze	Trzebinia oder umgekehrt	Siersza wodna	**Auflieferung eines Minimalquantums von** **225.000 Tonnen.** / **300.000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das bedungene Minimalquantum von 225.000 Tonnen, bezw. 300.000 Tonnen kann auch durch Transporte anderer nicht begünstigter Artikel der reklamierenden Firma als Absenderin oder Empfängerin in Siersza wodna aufgebracht werden	vom 1. Jänner 1905 bis 31. Dezember 1905	Lokalgütertarif	12 Heller / 12 Heller	5 Heller / 4 Heller	7 Heller / 8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin, bezw. Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate für alle in Siersza wodna aufgegebenen Sendungen, ferner der Original-Frachtbriefe für alle in Siersza wodna angekommenen Sendungen, welche Frachtdokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1906 erliegen müssen	
1837	V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905 **Böhmischen Nordbahn**		Trinkwasser in geeichten, dichtverschlossenen, bruchsicheren Gefäßen, sowie Retouremballagen hiervon — bei eilgutmäßiger Beförderung	Vrutic B.N.B. bezw. umgekehrt	Prag B.N.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen mit weißen Frachtbriefen oder bei Abschluß eines dem Milchabonnement adäquaten Abonnements	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II	Verschieden	59 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Auf- und Abladen unter Mithilfe von Arbeitskräften der Partei

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1838 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.-B. Z. 12.613-C I/05	beteiligten Verwaltungen	a) Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumessenz (Petroleumbenzin)	Zagorzany (k.k.St.B.)	Peri trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen, auf eine italienische Station als Empfangsstation lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Die Frachtsätze nach Peri trs. gelten für Sendungen nach westlich der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia gelegenen italienischen Stationen; die Frachtsätze nach Pontebba trs. gelten für Sendungen nach allen übrigen italienischen Stationen	vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Franken 3·58		Kartierung		
					Pontebba trs.					3·11				
			b) Braun- und Steinkohlentheeröle, schwere, dunkle, ferner Öle der Pos. 0—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, mit Ausnahme der nebenstehend unter a) genannten		Peri trs.					Franken 3·24				
					Pontebba trs.					2·81				
1839 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.530-C I/05		Bruchsteine	St. Lorenzen	Pettau	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für Drau-Regulierungsarbeiten bestimmt und an die k. k. Drau-Bauleitung adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II	22 Heller	18 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
					Kranichsfeld-Fraheim				18 Heller	14 Heller	4 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1840	V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.852-C I/05		Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Ölsaaten	Barcs	den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme jener, welche laut Stationsverzeichnis auf den Seiten 286 bis einschließlich 292 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2, 6 und 20 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, und zwar gilt der Nachlaß sub a) nach Stationen der Strecken Freilassing—Holzkirchen, Rott—Rosenheim, Kirchseeon—Rosenheim, Sauerlach—Tölz und Holzkirchen—Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obgenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Einhaltung der in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der Tarife für die nebenbezeichneten Verbände direkt abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jasenovač, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja und Gunja-szávapart stammen, ferner Sendungen nach bayerischen Stationen des Österreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandsverkehres, welche von Essegg provenieren	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	a) 0·20 Mark pro 100 kg b) 0·50 Mark pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1906 gültigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
		beteiligten Verwaltungen			Stationen des direkten Tarifes für den Süddeutsch-Österr.-Ungar. Getreideverkehr			Süddeutsch-Österr.-Ungar. Verbandstarif, Teil III, Heft Nr. 2			0·40 Mark pro 100 kg			
					Stationen der Französischen Ostbahn			Österr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2			5 Francs pro Tonne = 1000 kg			
					der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz			Österr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2			50 Centimes pro 100 kg			
					Vorarlberg und Lindau			Österr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Verbandstarif, Teil III, Heft 2			50 Heller pro 100 kg			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1841 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.732-C I/05		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	**den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen**		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Verarbeitung gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. 6. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird auch bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlußbahnen der Südbahn geleistet, wenn sich bei Zusammenstoß der bis zu einer der Übergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Übergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermäßigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Siehe nebenstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgendwelcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	*) **Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern des Tiroler Landes-Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch den genannten Verband zu erfolgen hat**

Tabelle.

Von	Lienz	Bruneck	Vintl und Mühlbach	Kufstein	Wörgl	Kundl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach und Gossensaß	Sterzing	Brixen	Klausen, Waidbruck und Bozen-Gries	Auer	St. Michele, Lavis und Trient (Trento)	Villa Lagarina, Roveredo und Mori	Ala und Avio
	Nach — Frachtsätze in Heller pro 100 kg																		
Budapest S.B.	278	297	301	326	—	322		319		313	311	308	305	301	306	310	317	317	317
Budafok D.V.	274	297	301	326	322	322		319		313	311	308	305	301	306	310	317	317	317
Nagytétény	271	291	295	321	317	317		313		307	305	302	299	295	300	304	311	317	317
Tárnok	267	288	292	317	313	313		310		304	302	299	296	292	297	301	308	313	317
Martonvásár	263	284	288	314	310	310		306		300	298	295	292	288	293	297	304	310	317
Kápolnásnyék	258	280	284	314	310	310		303		297	295	291	288	284	290	293	301	310	317
Velencze	256	279	283	308	304	304		301		295	293	290	287	283	288	292	299	304	311
Dinnyés	252	273	277	303	299	299		295		289	287	284	281	277	283	286	293	299	306
Székesfehérvár	248	270	274	299	295	295		292		286	284	281	278	274	279	283	290	295	302
Moha	252	273	277	303	299	299		296		290	288	284	281	277	283	286	294	299	306
Bodajk	257	280	284	310	306	306		303		297	295	291	288	284	290	293	301	306	313
Mór	260	282	286	312	308	308		304		298	296	293	290	286	292	295	302	308	315
Kisbér	272	294	298	324	320	320		316		310	308	305	302	298	303	307	314	320	327
Keményitögyár	280	294	301	324	320	320		316		310	308	305	302	301	303	307	314	320	327
Nagy-Igmánd	280	294	301	324	320	320		316		310	308	305	302	301	303	307	314	320	327
Komárom	285	306	322	326	—	322		322		322	322	322	322	322	322	322	322	322	329
Szabadbattyán	243	267	272	299	295	295		291		285	283	279	276	272	278	281	289	295	302
Polgárdi	243	267	272	299	295	295		291		285	283	279	276	272	278	281	289	295	302
Lepsény	236	260	264	290	286	286		282		276	274	271	268	264	269	273	280	286	293
Siófok	228	252	257	283	279	279		275		269	267	264	261	257	262	266	273	279	286
Szántód	220	244	248	275	271	271		267		261	259	256	252	248	254	258	265	271	278
Szemes	217	240	244	274	270	270		266		260	258	254	248	244	252	256	264	270	277
Boglár	213	237	241	268	264	264		260		254	252	248	245	241	247	250	258	264	271
Fonyód-fürdötelep	209	233	237	262	258	258		254		248	246	244	241	237	242	246	252	258	265
Máriatelep	208	232	235	262	258	258		254		248	246	242	239	235	240	244	252	258	265
Balaton-Szt. György	206	230	235	261	257	257		253		247	245	242	239	235	240	244	251	257	264
Komárváros	196	230	235	261	257	257		253		247	245	242	239	235	240	244	251	257	264
Nagy-Kanizsa	187	229	233	258	254	254		250		244	242	240	237	233	238	242	248	254	261
Mura-Keresztúr	180	227	231	258	254	254		250		244	242	238	235	231	237	240	248	254	261
Kotor-Alsó-Domború	180	226	230	258	254	254		250		244	242	238	234	230	236	240	248	254	261
Mura-Király	180	226	230	258	254	254		250		244	242	238	234	230	236	240	248	254	261
Kis-Szabadka	160	210	214	241	237	237		233		227	225	222	218	214	220	224	231	237	244
Csáktornya	160	210	214	241	237	237		233		227	225	222	218	214	220	224	231	237	244
Légrád	187	229	233	258	254	254		250		244	242	240	237	233	238	242	248	254	261
Zákány	187	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254	261
Góla	190	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254	261
Berzencze	194	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254	261
Vizvár	196	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254	261
Babócsa	198	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254	261
Barcs	202	230	235	258	254	254		250		244	242	240	239	235	240	242	248	254	261
Barcs transit[1])	—	—	230 [1])	230 [1])	230 [1])	230 [1])		230 [1])		230 [1])	230 [1])	230 [1])	230 [1])	230 [1])	230 [1])	230 [1])	230 [1])	230 [1])	230 [1])
Gelse	190	231	235	258	254	254		250		244	242	242	239	235	240	244	248	254	261
Szt. Mihály-Pacsa	192	233	237	258	254	254		250		244	242	242	241	237	242	244	248	254	261
Zala-Szt. Iván	197	235	239	262	258	258		254		248	246	246	243	239	244	248	252	258	265
Györvár	208	241	245	268	260	260		260		254	252	252	249	245	250	254	258	264	271
Oszkó	214	243	247	274	260	260		260		260	258	254	251	247	252	256	264	270	277
Vasvár	214	243	247	274	260	260		260		260	258	254	251	247	252	256	264	270	277
Molnári	214	243	247	274	260	260		260		260	258	254	251	247	252	256	264	270	277
Dömötöri	214	243	247	274	260	260		260		260	258	254	251	247	252	256	264	270	277
Szombathely	223	252	256	275	260	260		260		260	260	260	260	256	261	265	273	279	286
Acsád	228	257	257	275	260	260		260		260	260	260	260	257	262	266	274	280	287
Bük	230	259	259	275	260	260		260		260	260	260	260	259	264	266	274	285	287
Lövö	243	260	260	275	260	260		260		260	260	260	260	263	269	273	274	285	287
Nagy-Czenk	248	260	260	275	260	260		260		260	260	260	260	266	272	274	274	285	292
Sopron	252	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285	292
Ágfalva	252	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285	292
Lépesfalva-Somfalva	252	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285	292
Márcs-Nádasd	248	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285	292
Nagy-Marton	245	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285	292
Rétfalu-Siklós	243	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285	292
Savanyukút	243	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285	292
Lajta-Szt. Miklós	243	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285	292
Sziszek (Sisak)	225	253	257	283	279	279		275		269	267	264	261	257	262	266	273	279	286

[1]) Die Sendungen müssen nachweislich zu Wasser oder auf einer Anschlußbahn der Südbahn nach Barcs gelangt sein. Zur Erlangung dieses Frachtsatzes müssen bei der etwaigen Neuaufgabe der Sendungen in Barcs die Vorfrachtbriefe für den Versand bis Barcs vorgewiesen werden und muß die Neuaufgabe innerhalb 12 Monaten, vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Barcs an gerechnet, stattfinden. Die Station Barcs wird auf diesen durch sie abzustempelnden Vorfrachtbriefen das jeweilig zur Weiterverfrachtung gelangende Quantum vermerken und die konstatierte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich machen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1842	V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.528-C I/05		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	**den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen**		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.** *) 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Verarbeitung gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. 6. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird auch bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlußbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) geleistet, wenn sich bei Zusammenstoß der bis zu einer der Übergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Übergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermäßigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn wird je nach der Übergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Übergangsstation und dem ab dieser Übergangsstation zugestandenen ermäßigten Frachtsatze rückvergütet	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Siehe nebenstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgendwelcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern der Grazer Frucht- und Mehlbörse zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch die genannte Börse zu erfolgen hat

Tabelle.

Von	Nach									
	Puntigam, Kalsdorf und Werndorf	Wildon und Lebring	Leibnitz	Ehrenhausen	Spielfeld	Marburg Hauptbhf.	Kranichsfeld-Fraheim	Pettau	Pöltschach	Feistritz
	Heller pro 100 kg									
Budapest S.B.	169	169	169	169	169	163	163	156	167	167
Budafok D.V.	169	169	169	169	169	161	161	150	165	165
Nagytétény	167	167	167	167	167	156	156	144	159	159
Tárnok	162	162	162	162	162	150	150	135	154	154
Martonvásár	156	156	156	156	156	144	144	135	148	148
Kápolnásnyék	150	150	148	148	148	136	136	123	140	140
Velencze	148	148	148	148	148	134	134	123	138	138
Dinnyés	141	141	138	138	138	125	125	115	129	129
Székesfehérvár	140	134	134	134	134	125	125	114	129	129
Moha	147	147	144	144	144	130	130	120	134	134
Bodajk	147	147	147	147	147	137	137	128	141	141
Mór	147	147	147	147	147	137	137	134	141	141
Kisbér	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Keményitögyár	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Nagy-Igmand	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Komárom	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Szabadbatthyán	134	134	134	134	134	121	121	114	125	125
Polgárdi	134	134	131	131	131	117	117	105	121	121
Lepsény	134	134	131	131	131	115	115	102	119	119
Siófok	132	125	121	121	121	106	106	94	110	110
Szántód	129	125	119	119	119	106	106	94	110	110
Szemes	122	120	119	119	119	100	100	89	105	105
Boglár	119	117	117	115	110	100	100	89	105	105
Fonyód-fürdőtelep	114	113	113	113	105	100	100	89	105	105
Máriatelep	112	109	109	109	101	99	99	89	104	104
Balaton-Szt. György	108	106	104	101	101	91	91	88	96	96
Komárváros	96	91	91	90	90	90	90	80	90	90
Nagy-Kanizsa	88	86	86	86	86	79	79	71	84	84
Mura-Keresztúr	88	86	86	84	79	74	74	58	79	75
Kotor-Alsó-Domboru	88	86	83	78	78	70	70	57	74	74
Mura-Kiraly	86	83	78	73	73	63	63	55	69	69
Kis-Szabadka	77	70	68	62	62	53	53	43	56	56
Csáktornya	77	70	68	62	62	53	53	43	56	56
Legrád	88	86	86	86	86	74	74	65	79	79
Zákány	88	86	86	86	86	78	77	71	82	82
Góla	100	86	86	86	86	78	77	68	82	82
Berzencze	105	90	88	88	88	79	79	74	82	82
Vizvár	108	96	92	92	92	79	79	79	82	82
Babócsa	108	96	92	92	92	79	79	79	82	82
Barcs	108	96	92	92	92	79	79	79	82	82
Barcs transit*)	104 *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gelse	101	92	92	90	90	88	88	75	90	90
Szt. Mihály-Pacsa	108	92	92	92	92	88	88	84	91	91
Zala-Szt. Iván	112	92	92	92	92	88	88	84	92	92
Györvár	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Oszkó	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Vasvár	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Molnári	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Dömötöri	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Szombathely	88	88	88	88	88	88	88	88	92	92
Acsád	109	109	109	109	109	109	109	109	113	113
Bük	109	117	117	117	117	117	117	117	121	121
Lövö	109	117	117	120	126	126	126	126	130	130
Nagy-Czenk	109	116	116	120	126	141	134	134	145	145
Sopron	109	116	116	120	126	141	146	142	150	150
Agfalva	107	116	116	120	126	146	146	146	150	150
Lépesfalva-Somfalva	106	116	116	120	126	142	146	146	152	152
Márcs-Nádasd	103	116	116	117	126	142	146	146	152	152
Nagy-Marton	102	116	116	117	126	136	146	148	146	146
Rétfalu-Siklós	100	114	114	117	126	136	146	154	146	146
Savanyukút	98	112	112	112	121	136	141	148	146	146
Lajta-Szt. Miklós	96	110	110	112	121	134	141	148	140	140
Sziszek (Sisak)	128	123	119	119	119	102	102	107	100	110

*) Die Sendungen müssen nachweislich zu Wasser oder mit einer Anschlußbahn der Südbahn nach Barcs gelangt sein. Zur Erlangung dieses Frachtsatzes müssen bei der Neuaufgabe der Sendungen in Barcs die Vorfrachtbriefe über den Versand bis Barcs vorgewiesen werden und muß die Neuaufgabe innerhalb zwölf Monaten, vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Barcs an gerechnet, stattfinden.

Die Station Barcs wird auf diesen durch sie abzustempelnden Vorfrachtbriefen das jeweilig zur Weiterversendung gelangende Quantum vormerken und die konstatierte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich machen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1843 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.528-C I/05		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	**den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen**		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 8000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der **genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen** oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement **adressiert sein und in demselben zur Verarbeitung gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die** Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Sendungen sind mit direkte nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben 6. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird auch bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlußbahnen der Südbahn (Győr-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn ausgenommen) geleistet, wenn sich bei Zusammenstoß der bis zu einer der Übergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Übergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermäßigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze. Für Sendungen von den Stationen der Győr-Veszprém-Dombovárer Lokaleisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Lokaleisenbahn wird je nach der Übergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtanteile der Südbahn für deren Durchlauf ab der tatsächlich berührten Übergangsstation und dem ab dieser Übergangsstation zugestandenen ermäßigten Frachtsatze rückvergütet	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Siehe nebenstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgendwelcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern der Grazer Frucht- und Mehlbörse zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch die genannte Börse zu erfolgen hat

Tabelle.

Von	Nach: Leoben B.S.	Bruck a/M.-Frachtenbhf., Pernegg und Mixnitz	Frohnleiten und Peggau	Gratwein	Judendorf	Graz S.B.
	Heller pro 100 kg					
Budapest S.B.	190	182	182	182	180	169 [3])
Budafok D. V.	190	182	182	182	180	169 [3])
Nagytétény	190	182	182	182	180	167
Tárnok	190	182	182	181	176	162
Martonvásár	190	182	182	176	170	156
Kápolnásnyék	190	182	177	169	163	150
Velencze	188	180	177	167	161	148
Dinnyés	181	174	168	160	155	141
Székesfehérvár	174	174	166	158	152	140 [3])
Moha	181	181	175	167	161	147
Bodajk	181	181	175	167	161	147
Mór	181	181	175	167	161	147
Kisbér	181	181	175	167	161	147
Keményitögyár	181	181	175	167	161	147
Nagy-Igmánd	181	181	175	167	161	147
Komárom	181	181	175	167	161	—
Szabadbattyán	174	174	161	154	148	134
Polgárdi	174	174	161	154	148	134
Lepsény	174	171	161	154	148	134
Siófok	167	161	159	152	146	132
Szántód	161	157	154	148	142	129
Szemes	157	149	148	142	136	123
Boglár	150	142	142	138	133	119
Fonyód-fürdötelep	145	137	136	134	128	114
Máriatelep	142	134	134	131	125	112
Balaton-Szt. György	134	129	129	124	121	108
Komárváros	126	118	118	116	109	96
Nagy-Kanizsa	120	112	112	105	102	88
Mura-Keresztúr	120	112	104	99	99	88
Kotor-Alsó-Domború	120	112	104	99	95	88
Mura-Király	120	—	94	89	89	86
Kis-Szabadka	114	98	88	88	87	85
Csáktornya	114	98	88	88	87	85
Légrád	120	112	112	105	102	88
Zákány	120	113	113	108	102	88
Góla	122	115	115	115	110	103
Berzencze	126	118	118	115	115	107
Vizvár	132	126	126	125	121	108
Babócsa	134	129	129	127	121	108
Barcs	138	133	133	127	121	108
Barcs transit[2])	—	—	132 [2])	124 [2])	118 [2])	104 [2])
Gelse	126	118	118	115	115	107
Szt. Mihály-Pacsa	133	127	127	124	121	108
Zala-Szt. Iván	136	129	129	129	125	114 [3])
Györvár	135	128	129	129	125	116 [3])
Oszkó	135	128	129	129	125	116 [3])
Vasvár	128	120	131	131	131	116 [3])
Molnári	128	120	131	131	131	116 [3])
Dömötöri	128	120	131	131	131	116 [3])
Szombathely	128	110	110	110	110	—
Acsád	126	110	110	110	110	109 [3])
Bük	121	110	110	110	110	116 [3])
Lövö	—	110 [1])	110	110	110	116 [3])
Nagy-Czenk	—	—	110	110	110	116 [3])
Sopron	—	—	—	109	109	109
Agfalva	—	—	—	107	107	107
Lépesfalva-Somfalva	—	—	—	106	106	106
Márcs-Nádasd	—	—	—	103	103	103
Nagy-Marton	—	—	—	102	102	102
Rétfalu-Siklós	—	—	—	100	100	100
Savanyukút	—	—	—	98	98	98
Lajta-Szt. Miklós	—	—	—	96	96	96
Sziszek (Sisak)	165	158	156	150	144	130

[1]) Nur gültig für Pernegg und Mixnitz.

[2]) Die Sendungen müssen nachweisbar zu Wasser oder mit einer Anschlußbahn der Südbahn nach Barcs gelangt sein. Zur Erlangung dieser Frachtsätze müssen bei der Neuaufgabe der Sendungen in Barcs die Vorfrachtbriefe über den Versand bis Barcs vorgewiesen werden und muß die Neuaufgabe innerhalb zwölf Monaten, vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Barcs an gerechnet, stattfinden.

Die Station Barcs wird auf diesen durch sie abzustempelnden Vorfrachtbriefen das jeweilig zur Weiterversendung gelangende Quantum entsprechend vermerken und die konstatierte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich machen.

[3]) Auch gültig für Graz k.k.St.B.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1844 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Chromsaures Kali, chromsaures Natron	Hrastnigg S.B.	Bilnitz-Brumow St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 6000 kg. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Anhang zum Lokaltarife der Südbahn, bezw. Österreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Besteht kein direkter Frachtsatz	450 Heller		Im Kartierungswege		
1845 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Garne, Baumwoll- und Schafwollwaren der Klassen I, II, A und B	Grottau	Lettowitz	Aufrechthaltung der für die einzelnen Klassen geltenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und muß die erfolgte Abfuhr in Lettowitz, bezw. in Grottau bahnämtlich bestätigt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	Heller I 358 II 272 A 239 B 233	Heller 326 249 218 212	Heller 32 23 21 21	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1907	
				oder umgekehrt										
1846 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Garne der Klasse I der Pos. G—3a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Heilendorf k.k.St.B.	Grund-Georgenthal B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 3, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 416	Heller 291	Heller 125	Im Kartierungswege		
					Niedergrund B.N.B.				416	291	125			
					Warnsdorf B.N.B.				397	291	106			
					Grund-Georgenthal B.N.B.	Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			307	289	18			
					Niedergrund B.N.B.				309	289	20			
					Warnsdorf B.N.B.				298	289	9			
				oder umgekehrt										

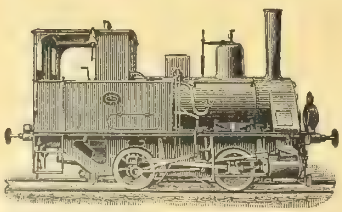
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1847	V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** beteiligten Verwaltungen	Schafwollgarne und Streichgarne a) ein-, zwei- oder mehrdrähtig, b) eindrähtig	Brünn St.E.G.	Einsiedl S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung ad a) für Mengen unter 5000 kg, ad b) mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 2, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	a) 404 Heller b) 404 Heller	a) 295 Heller b) 262 Heller	a) 109 Heller b) 142 Heller	Im Kartierungswege		
				Brünn St.E.G.	Georgenthal-Albrechtsdorf E.R.G.T.G. oder umgekehrt			Lokaltarife		a) 288 Heller b) 258 Heller				
				Schimitz St.E.G.	Einsiedl S.N.D.V.B.			Tarif, Teil II, Heft 2, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	a) 401 Heller b) 401 Heller	a) 293 Heller b) 261 Heller	a) 108 Heller b) 140 Heller			
				Schimitz St.E.G.	Georgenthal-Albrechtsdorf E.R.G.T.G. oder umgekehrt			Lokaltarife		a) 286 Heller b) 257 Heller				
1848	V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** beteiligten Verwaltungen	Sand aus der Pos. E—17 a der Güterklassifikation	Götzendorf St.E.G.	Vösendorf (Station der Wiener Lokalbahnen)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	33 Heller		Im Kartierungswege		
				Götzendorf L.B.						35 Heller				

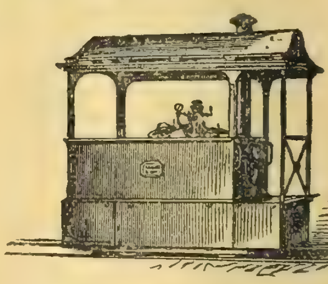
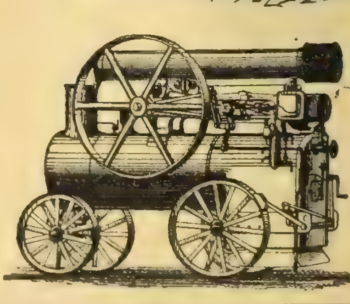
V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1849	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	a) Holics loko und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza); b) Holics transito (für Sendungen von den Stationen der Marchtallinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen: Egbell, Kutti, Székelyfalu-Búr-Szent György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Czütörtök und Zohor)	Göding loko	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 15.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; doch wird rücksichtlich der Strecke Holics-Göding, bezw. vice versa in dem Falle, daß Wagen mit einem Ladegewichte von 12.500 kg oder darüber verwendet wurden, Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 11.200 kg pro Wagen vorgenommen. Die Sendungen von, bezw. nach Holics loko müssen in Holics mit Straßenfuhrwerk zu-, bezw. abgeführt werden; die Sendungen nach Göding loko müssen mittels Straßenfuhrwerkes oder Schleppbahn abgeführt werden. Die für Rübenschnitze und Saturationsschlamm von Göding zugestandenen ermäßigten Frachtsätze werden nur angewendet, wenn nachgewiesen wird, daß während der Geltungsdauer des Zugeständnisses von den Stationen Holics, Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Búr-Szent György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Czütörtök und Zohor nach Göding ein Quantum Zuckerrübe bezogen wurde, das mindestens doppelt so groß ist, als das zu bonifizierende Quantum Rübenschnitze und Saturationsschlamm. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. September 1905 bis Ende August 1906	Tarif zwischen der Lokalbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft vom 1. Oktober 1898	a) 15 b) 15	a) 8·3 b) 10·3	a) 6·7 b) 4·7	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Zuckerrüben auf die reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Rübenschnitzen und Saturationsschlamm auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen von, bezw. nach Holics loko muß auf den vorzulegenden Frachtdokumenten von der Station Holics bestätigt sein, daß die Transporte in Holics mit Straßenfuhrwerk zu-, bezw. abgeführt wurden. Bei den Sendungen nach Göding loko muß auf den vorzulegenden Frachtdokumenten von der Station Göding bestätigt sein, daß die Transporte mittels Straßenfuhrwerkes oder Schleppbahn abgeführt wurden. — Die beigebrachten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
				Búr-Szt. Miklós Király major Maria Sasvár Nyitra Jablonicz Szenicz	Göding loko			Anhang vom 1. Jänner 1904 zu den Tarifen, Teil II, Heft 2 und 5, des Österr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	39 41 37 49 44	34·3 36·3 32·3 44·3 39·3	4·7 4·7 4·7 4·7 4·7			
			Rübenschnitze	Göding	Holics loko und transito (letzteres für Sendungen nach den Stationen der Marchtallinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen: Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Búr-Szent György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Czütörtök und Zohor)			Tarif zwischen der Lokalbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft vom 1. Oktober 1898	15	8·3	6·7			
			Saturationsschlamm	Göding	a) Holics loko, b) Holics transito (für Sendungen nach den Stationen der Marchtallinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen: Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Búr-Szent György, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Czütörtök und Zohor)				a) 15 b) 15	a) 8·3 b) 10·3	a) 6·7 b) 4·7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1850	V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905 Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Zement	Lobositz (A.T.E.) *)	Gablonz-Brandl	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Vom Absender und Empfänger auf- und abzuladen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen aus einem mit der Station Lobositz (St.E.G.) in Schienenverbindung stehenden Etablissement stammen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905	Heller 82	Heller 82 *)	Überstellungsgebühr von Lobositz (St.E.G.) nach Lobositz (A.T.E.)	Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ab Lobositz (A.T.E.) ist die Überstellungsgebühr von Lobositz (St.E.G.) nach Lobositz (A.T.E.) bereits inbegriffen
				Lobositz (A.T.E.) *)		5. Die Sendungen müssen zum Baue der Talsperre bei Friedrichswald bestimmt sein und mittels Straßenfuhrwerkes von Gablonz-Brandl zur Abfuhr gelangen.	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906		82 *) (siehe oben)	72 *)	Heller 10			
				Lobositz (St.E.G.)					82	72	10			
				Lobositz (A.T.E.) *)			vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906		72 *) (siehe oben)	71 *)	1	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1907 bei der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Teplitz einzureichen sind	
				Lobositz (St.E.G.)					72 (siehe oben)	71	1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1851 V.-B. Nr. 127 v. 4./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.892-C I/05	Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Mais	Sopron (S.B. und R.Ö.E.E.)	Stationen des direkten Tarifes für den Österreichisch-Ungarisch-Bayerischen Getreideverkehr	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.** **Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1906**	**Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2**	**Verschieden**	**Verschieden**	**Mark 0·12**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen**	**Der Nachlaß bezieht sich auf die am 1. Jänner 1906 gültigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife**
					Stationen des direkten Tarifes für den Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Getreideverkehr			**Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2**						
					der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz			**Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2**			**15 Centimes**			



Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 128. Wien, 7. November 1905. XVIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Lokalbahnstrecke Kuttenberg Stadt—Zruč.

Am 1. November wurde die normalspurige Lokalbahnstrecke Kuttenberg Stadt—Zruč mit den Stationen Kuttenberg Stadt, Maleschau, Rot-Janowitz-Černin, Zbraslawitz, Zruč und den Haltestellen Poličan, Bikan, Bahno, Hodkow, Želiwetz dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Kuttenberg Stadt (bestehende Anschlußstation der Strecke Sedletz-Kuttenberg—Kuttenberg Stadt), Maleschau, Rot-Janowitz-Černin, Zbraslawitz und Zruč (bestehende Anschlußstation der Lokalbahn Swĕtla-Kácow) für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Verlade- und Haltestellen Poličan, Bikan und Hodkow für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen und die Personenhaltestellen Bahno und Želiwetz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate September 1905

und Vergleich der Einnahmen in den ersten neun Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Im Monate September 1905 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 20. September die 30·078 km lange Teilstrecke Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der Tauernbahn im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck für den Gesamtverkehr (für den Güterverkehr wurde die bezeichnete Eisenbahnstrecke bereits am 8. September eröffnet) und

am 28. September die 0·832 km lange Linie vom Kreuzherrnplatze über die Karlsbrücke auf den Kleinseitner Ring der Prager elektrischen Straßenbahnen.

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate September 1905 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 16,743.172 Personen und 10,620.849 t Güter befördert und K 63,057.867 vereinnahmt, d. i. pro Kilometer K 3000.

Im gleichen Monate 1904 betrug die Einnahme K 60,278.676 oder pro Kilometer K 2917; es resultiert daher für den Monat September 1905 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2·8 Prozent.

In den ersten neun Monaten 1905 wurden auf denselben Bahnen 135,832.161 Personen und 83,838.665 t Güter befördert und K 499,658.734 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Einnahme K 487,169.484. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die neunmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.866·5 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1904 dagegen 20.584 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1905 auf K 23.945, gegen K 23.667 im Vorjahre, d. i. um K 278 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1905 auf K 31.927, gegen K 31.556 im Vorjahre, d. i. um K 371, mithin um 1·2 Prozent günstiger.

1. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1905. Kronen
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	130.855
2. Leoben-Vordernberger Bahn	98.126
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	94.233
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	85.572
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	66.241
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	61.229
7. Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	49.627
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	43.816
9. Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	43.315
10. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	42.424
11. Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	38.985
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	33.860
13. Böhmische Nordbahn	31.113
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	29.804
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	29.652
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	25.731
17. Eisenbahn Wien-Aspang	22.258

2. Lokalbahnen.	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	135.109
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	62.711
3. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	41.915
4. Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	39.128
5. Bozen-Meraner Bahn	39.048
6. Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	33.751
7. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	30.340
8. Kuttenberger Lokalbahn	30.112
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	28.719
10. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	28.291
11. Stauding-Stramberger Lokalbahn	27.929
12. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	25.832
13. Neutitscheiner Lokalbahn	24.323
14. Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway und elektrische Straßenbahn)	21.316
15. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	20.057
16. Schneebergbahn (Zahnradstrecke)	19.672
17. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	19.127
18. Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	18.457
19. Überetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	17.179
20. Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15.981
21. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	15.964
22. Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	15.934
23. Friauler Bahn	13.474
24. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	11.867
25. Stubaital-Bahn (elektrischer Betrieb)	11.723
26. Gmundner elektrische Bahn	11.665
27. Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	11.647
28. Bukowinaer Lokalbahnen	11.559
29. Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	11.111
30. Lokalbahn Brünn-Lösch	10.881
31. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	10.743
32. Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	10.655
33. Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	10.573
34. Lokalbahn Trzebinia-Skawce	10.549
35. Unterkrainer Bahnen	10.411
36. Lokalbahn Dolina-Wygoda	10.385
37. Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	10.359
38. Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	9.419
39. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	9.387
40. Eisenbahn Chabówka-Zakopane	9.193
41. Neue Bukowinaer Lokalbahnen	9.097
42. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8.908
43. Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	8.623
44. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	7.895
45. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	7.855
46. Lokalbahn Plan-Tachau	7.753
47. Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	7.685
48. Bregenzerwaldbahn	7.641
49. Friedländer Bezirksbahnen	7.637
50. Valsugana-Bahn	7.601
51. Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	7.553
52. Ostgalizische Lokalbahnen	7.415
53. Zillertal-Bahn	7.157
54. Lokalbahn Troppau-Grätz	7.028
55. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.727
56. Mährische Westbahn	6.599
57. Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6.587
58. Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	6.460
59. Brünner Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	6.357
60. Wippachtal-Bahn	6.247
61. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	6.147
62. Gailtal-Bahn	6.025
63. Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	6.013
64. Steiermärkische Landesbahnen	5.968
65. Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.961
66. Welser Lokalbahn-Gesellschaft	5.951
67. Netolitzer Lokalbahn	5.867
68. Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.684
69. Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn	5.643
70. Lokalbahn Petersdorf a. d. Teß-Winkelsdorf	5.539
71. Auspitzer Lokalbahn	5.252
72. Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	5.159
73. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	5.156
74. Lokalbahn Wotic-Selčan	4.965
75. Gurktal-Bahn	4.961
76. Ybbstal-Bahn	4.891
77. Lokalbahn Deutschbrod-Saar	4.719
78. Steyrtal-Bahn	4.693
79. Böhmische Commercialbahnen	4.685
80. Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	4.681
81. Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	4.509
82. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.483
83. Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	4.444
84. Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	4.423
85. Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	4.416
86. Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	4.396
87. Murtal-Bahn	4.357
88. Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	4.291
89. Pielachtal-Bahn	4.280
90. Lokalbahn Stankau-Ronsperg	4.188
91. Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	4.159

		Kronen
92.	Lokalbahn Kolin-Čerčan	4.145
93.	Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	4.105
94.	Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	4.080
95.	Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	4.020
96.	Kleinbahn Lupków-Čisna	4.011
97.	Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	3.996
98.	Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3.972
99.	Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.969
100.	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	3.851
101.	Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	3.811
102.	Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	3.676
103.	Rohitscher Lokalbahn	3.597
104.	Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.556
105.	Pinzgauer Lokalbahn	3.477
106.	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	3.408
107.	Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.399
108.	Lokalbahn Schweissing-Haid	3.396
109.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	3.353
110.	Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	3.322
111.	Lokalbahn Absdorf-Stockerau	3.232
112.	Niederösterr. Waldviertelbahn	3.227
113.	Lokalbahn Göpfritz—Groß-Sieghart—Raabs	3.215
114.	Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.145
115.	Kolomeaer Lokalbahnen	3.127
116.	Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	3.107
117.	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	3.083
118.	Eisenbahn Rakonitz-Laun	3.052
119.	Kaadener Lokalbahnen	2.945
120.	Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	2.920
121.	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.809
122.	Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.801
123.	Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.636
124.	Lokalbahn Laun-Libochowitz	2.587
125.	Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt	2.493
126.	Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.476
127.	Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.437
128.	Lokalbahn Triest-Parenzo	2.433
129.	Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	2.389
130.	Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	2.342
131.	Lokalbahn Melnik-Mšeno	2.327
132.	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	2.288
133.	Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.267
134.	Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów	2.173
135.	Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	2.143
136.	Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	2.105
137.	Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.792
138.	Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.733
139.	Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.628
140.	Lokalbahn Swětla-Kácow	1.456
141.	Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	1.208
142.	Lokalbahn Neumarkt i. G.—Suchahora	1.176

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten neun Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	21·0
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	7·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	6·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·6
Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	3·4
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	2·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·1
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	0·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·02

2. Lokalbahnen.

	%
Netolitzer Lokalbahn	123·6
Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów	83·1
Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	26·4
Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	23·3
Bozen-Meraner Bahn	20·2
Lokalbahn Kolin-Čerčan	19·2
Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	18·8
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	18·5
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	17·8
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	16·8
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	16·7
Wippachtal-Bahn	16·3
Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	15·6
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	15·0
Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	14·2
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	13·6
Kolomeaer Lokalbahnen	12·7
Lokalbahn Schweissing-Haid	12·7
Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	12·3
Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	12·2
Friauler Bahn	12·0
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	11·9
Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	11·9
Neutitscheiner Lokalbahn	11·5
Eisenbahn Chabówka-Zakopane	11·3
Stauding-Stramberger Lokalbahn	11·3
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	11·1
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	11·1
Lokalbahn Melnik-Mšeno	10·4
Ostgalizische Lokalbahnen	10·4
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	10·2
Kuttenberger Lokalbahn	9·2
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	9·0
Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	8·4
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	8·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	8·2
Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	8·0
Lokalbahn Triest-Parenzo	8·0
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	7·9
Lokalbahn Plan-Tachau	7·1
Murtal-Bahn	7·0
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	6·9
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6·9
Lokalbahn Swětla-Kácow	6·8
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	6·7
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	6·6
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	6·6
Lokalbahn Laun-Libochowitz	6·5
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	6·4
Friedländer Bezirksbahnen	6·2

	%
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	6·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	6·1
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	6·0
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	5·8
Gmundner elektrische Bahn	5·7
Zillertalbahn	5·7
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway und elektrische Straßenbahn)	5·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Comp.	4·6
Schneeberg-Bahn (Zahnradstrecke)	4·6
Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	4·6
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	4·3
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	4·1
Wiener Stadtbahn	3·8
Lokalbahn Tabor-Bechin (elektrischer Betrieb)	3·8
Bukowinaer Lokalbahnen	3·4
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	3·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	3·1
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	3·0
Gailtal-Bahn	2·9
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	2·8
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2·8
Kaadener Lokalbahnen	2·7
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	2·6
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	2·6
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	2·5
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	2·5
Bregenzerwaldbahn	2·4
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	2·3
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	1·9
Niederösterreichische Waldviertelbahn	1·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	1·8
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	1·6
Unterkrainer Bahnen	1·5
Steiermärkische Landesbahnen	1·2
Gurktal-Bahn	1·1
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	1·1
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	1·1
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	0·8
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	0·7
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	0·6
Schneebergbahn (Adhäsionsstrecken)	0·3

Die Steyrtalbahn weist in den Einnahmen gegenüber dem Jahre 1904 keine Differenz nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten neun Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	0·8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0·9
Böhmische Nordbahn	2·1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·7
Eisenbahn Wien-Aspang	5·4

2. Lokalbahnen.	%
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	0·4
Lokalbahn Mauthausen-Grein	0·4
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	0·4
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	0·4
Pinzgauer Lokalbahn	0·5
Mährische Westbahn	0·7
Lokalbahn Wodňan-Moldautein	1·1
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	1·3
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Sieghartz—Raabs	1·4
Valsugana-Bahn	1·4
Pielachtal-Bahn	1·5
Lokalbahn Wotic-Selčan	1·5
Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	2·2
Ybbstal-Bahn	2·3
Lokalbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	2·8
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	3·1
Eisenbahn Rakonitz-Laun	3·3
Böhmische Commercialbahnen	3·4
Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	3·6
Rohitscher Lokalbahn	4·3
Lokalbahn Dolina-Wygoda	4·4
Auspitzer Lokalbahn	4·5
Lokalbahn Modřan-Čerčan	4·5
Kleinbahn Lupków-Čisna	4·7
Überetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	5·0
Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	5·3
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	5·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	5·8
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	6·3
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	7·1
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	7·3
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	8·1
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	8·1
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	8·9
Lokalbahn Neumarkt i. G.-Suchahora	9·7
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	12·8
Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	13·3
Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	15·9
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	16·4
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	19·1
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	35·1
Stubaitalbahn (elektrischer Betrieb)	41·4
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	43·7

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.

Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate September 1905 508·14 km.

Im Monate September 1905 wurden 22,860.800 Personen und 27.339 t Güter befördert und hierfür K 3,275.751 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 3,235.792 und auf den Güterverkehr K 39.959 entfallen.

Im gleichen Monate 1904 resultierte bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 503·91 km eine Gesamteinnahme von K 3,043.442.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis Ende September 1905 betrug die Gesamtfrequenz 196,565.252 Personen und 237.891 t Güter und die Gesamteinnahme K 28,085.028 (Personenverkehr K 27,755.436 und Güterverkehr K 329.592).

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Gesamteinnahme K 26,744.073, wobei auf den Personenverkehr K 26,411.916 und auf den Güterverkehr Kronen 332.157 entfallen.

Über die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten ergibt sich auf Grund der Berichte nachstehender Bahnverwaltungen folgendes:

Staatseisenbahnverwaltung.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen.
(Betriebslänge 8866 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende September . .	5,106.400	3,327.900	7,484.800	16,785.400	24,270.200	23,287.379	+ 982.821
Vom 1. Jänner bis Ende September	38,988.700	26,426.300	57,131.900	138,487.900	195,619.800*)	189,692.135	+ 5,927.665

*) Hierin Differenz der definitiven Buchung pro Monat Juni 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: + K 227.464.

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Monate September 1905 ergab bei den westlichen Linien aus dem Personenverkehre K 5,621.000 (4,042.100 Reisende), aus dem Güterverkehre K 12,229.300 (2,633.300 t), bei den östlichen Linien aus dem Personenverkehre K 1,863.800 (1,064.300 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,556.100 (694.600 t).

Die Gesamteinnahme beider Staatsbahnnetze zusammen stellt sich im Personenverkehre um Kronen 340.043 (+ 348.700 Reisende), im Güterverkehre um K 642.778 (+ 247.700 t) höher als die definitiven Ergebnisse desselben Monates im Vorjahre.

An der Mehreinnahme des Personenverkehres sind die westlichen Staatsbahnen mit K 240.508 (+ 271.200 Reisende), die östlichen mit K 99.535 (+ 77.500 Reisende) beteiligt. Von der Zunahme des Güterverkehres entfallen auf die westlichen Linien K 398 910 (+ 220.400 t), auf die östlichen Linien K 243.868 (+ 27.300 t).

Das höhere Ergebnis des Personenverkehres findet seine Begründung zum Teile darin, daß der Reiseverkehr im Monate September 1904 infolge ungünstiger Witterung zurückgeblieben war, somit eine niedrige Vergleichsziffer aufweist, während im September 1905 dieser Verkehrszweig sowohl durch die lebhaften Transportbewegungen, welche die großen Herbstmanöver im südlichen Böhmen mit sich brachten, als auch durch günstigere Witterungsverhältnisse vielfache und besondere Förderung erhielt.

Dem Güterverkehre kam auf den westlichen Staatsbahnen ebenso der frühere Beginn der Zuckerkampagne wie die rege Beförderung von Kohle, dann von Eisen, Getreide und Holz zu statten, während auf den östlichen Linien stärkere Transporte von Holz, Petroleum, in geringerem Maße auch von Getreide und lebendem Vieh vorkamen.

Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn.
(Betriebslänge 38 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende September . .	2,170.100	55.800	300.200	82.900	383.100	386.510	— 3.410
Vom 1. Jänner bis Ende September	22,460.200	503.900	3,200.900	649.700	3,850.600*)	3,709.206	+ 141.394

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro Juni 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: — K 14.928.

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn im Monate September 1905 zeigt gegenüber den definitiven Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre für den Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 13.670 (— 84.100 Reisende), dagegen für den Güterverkehr eine Zunahme um K 10.260 (+ 7600 t).

Die Gesamteinnahme der abgelaufenen drei Quartale 1905 zeigt beim Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 26.151, beim Güterverkehre eine solche von K 115.243 gegenüber dem definitiven Erfolge derselben Periode im Vorjahre.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Der Personenverkehr brachte eine Mehreinnahme von K 134 (+ 400 Reisende), der Güterverkehr eine solche von K 4895 (+ 2700 t), welch letztere zumeist aus der lebhaften Beförderung von Obst erwachsen ist.

(Fortsetzung auf Seite 2726.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1905	1904	Im Monate September 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende September 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
A. Hauptbahnen und Lokalbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
1. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.866	8.711	5,106.400	3,327.900	7,484.800	16,785.400	24,270.200	2.773	23,287.379	2.637	+ 2·4	8.796	8.709
2. Wiener Stadtbahn	38	38	2,170.100	55.800	300.200	82.900	383.100	10.082	386.510	10.171	— 0·9	38	38
3. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer:													
Absdorf-Stockerau	17	. . .	3.900	1.000	2.600	2.400	5.000	284	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Asch-Roßbach *)	. . .	15	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	10.001	667	. . .	. . .	15
Beneschau-Wlaschim-Unterkral.	47	47	8.000	3.100	8.400	11.700	20.100	428	20.259	431	— 0·7	47	47
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	5.000	2.800	3.900	8.000	11.900	361	11.304	342	+ 5·6	33	33
Bregenzerwaldb.(Breg.-Bezau)	35	35	15.200	2.100	12.900	11.100	24.000	686	21.954	627	+ 9·4	35	35
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	4.200	4.800	2.500	10.800	13.300	359	8.271	224	+ 60·3	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	210	31.600	53.500	35.800	175.700	211.500	1.007	193.850	923	+ 9·1	210	210
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	37.000	34.000	33.900	84.300	118.200	712	101.907	614	+ 16·0	166	166
Chabówka-Zakopane	43	43	12.600	3.200	20.400	11.600	32.000	744	34.333	798	— 6·8	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	2.300	2.500	1.000	3.000	4.000	286	2.402	172	+ 66·3	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	8.800	9.000	3.400	13.100	16.500	280	13.314	226	+ 23·9	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	9.800	9.900	13.400	23.600	37.000	330	33.658	300	+ 10·0	112	112
Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	95	33	13.500	6.500	13.300	21.100	34.400	362	18.979	575	— 37·0	56	33
Dolina-Wygoda	9	9	800	5.800	200	6.800	7.000	778	5.012	557	+ 39·7	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	11.300	8.300	6.700	22.400	29.100	1.455	22.715	1.136	+ 28·1	20	20
Friauler Bahn	16	16	9.300	3.500	18.200	5.300	23.500	1.469	23.671	1.479	— 0·7	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	10.900	5.600	5.500	13.700	19.200	492	15.532	398	+ 23·6	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	9.400	4.400	6.200	13.200	19.400	626	19.160	618	+ 1·3	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	11.800	4.900	5.300	9.100	14.400	960	14.246	950	+ 1·1	15	15
Göpfritz—Groß-Siegharts—Raabs	19	19	5.100	1.300	2.400	3.500	5.900	311	5.868	309	+ 0·6	19	19
Gurktalbahn	29	29	8.200	3.800	4.200	9.300	13.500	466	13.042	450	+ 3·6	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	3.100	1.800	1.900	3.000	4.900	181	4.620	171	+ 5·8	27	27
Jičin-Rowensko-Turnau	30	30	14.000	1.300	7 700	3.900	11.600	387	9.983	333	+ 16·2	30	30
Kaadener Lokalbahnen	32	32	6.200	4.100	3.500	5.900	9.400	294	9.122	285	+ 3·2	32	32
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	14 200	15.500	11.200	31.000	42 200	898	38.496	819	+ 9·6	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	11	2.200	7.000	1.000	6.800	7.800	709	7.664	697	+ 1·7	11	11
Kolin-Cerčan	81	81	10.900	6.500	10.200	18.000	28.200	348	26.024	321	+ 8·4	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	800	7.400	200	8.200	8 400	254	7.657	232	+ 9 5	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	10.000	7.000	3.800	8.900	12.700	635	11.145	557	+ 14·0	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	6.000	1.000	3.000	2.900	5.900	227	6.581	253	— 10·3	26	26
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	12	12	3.600	1.600	1.600	3.600	5.200	433	4.343	362	+ 19·6	12	12
Laun-Libochowitz	20	20	5.400	4.000	2.400	5.600	8.000	400	5.195	260	+ 53·8	20	20
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	17.600	4.200	36.900	37.100	74.000	831	75.818	852	— 2·5	89	89
Lemberg (Kleparów)-Jaworów	53	53	7.000	3.700	7.600	5.000	12.600	238	11.275	213	+ 11·7	53	53
Lupków-Cisna	25	25	600	3.800	500	8.900	9.400	376	9.959	398	— 5·5	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.400	1.300	2.400	4.200	6.600	314	7.071	337	— 6·8	21	21
Mährische Westbahn	90	90	20.900	14.300	11.900	38.300	50.200	558	53.641	596	— 6·4	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	35.000	7.300	57.000	27.000	84.000	1.585	76.578	1.445	+ 9·7	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	13.400	2.700	5.800	5.000	10.800	348	11.518	372	— 6·5	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	9.400	9.300	7.800	18.400	26.200	354	25.332	342	+ 3·5	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.900	2.600	800	2.500	3.300	660	3.232	646	+ 2·2	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	14.100	4.300	11.600	21.500	33.100	436	30.492	401	+ 8·7	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	3.600	3.700	1.700	7.700	9.400	671	2.510	179	+ 274·9	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.400	2.100	1.300	5.000	6.300	191	6.415	194	— 1·5	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.500	1.600	1.200	3.000	4.200	175	4.115	171	+ 2·3	24	24
Neumarkt-Suchabora	22	22	2.400	600	1.300	1.500	2.800	127	1.720	78	+ 62·8	22	7
Nixdorf-Rumburg	24	24	11.100	3.200	6.400	4.400	10.800	450	10.533	439	+ 2·5	24	24
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	24.900	24.200	39.200	83.900	123.100	628	112.495	574	+ 9·4	196	196
Petersdorf-Winkelsdorf	13	. . .	5.300	2.200	1.900	3.400	5.300	408	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Piła-Jaworzno Stadt	26	26	2.900	26.200	1.500	22 500	24.000	923	15.287	588	+ 57·0	26	26
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	10.600	1.300	10.600	6.300	16.900	319	16.748	316	+ 0·9	53	53
Plan-Tachau	13	13	4.600	4.200	2.400	9.100	11.500	885	10.913	839	+ 5·5	13	13
Postelberg-Laun *)	. . .	11	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	4.828	439	. . .	. . .	11

*) Die Ergebnisse dieser Lokalbahn, welche ab 1. Jänner 1905 für Rechnung des Staates betrieben wird, erscheinen von diesem Zeitpunkte an sub Post I 1 nachgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende September 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate: 1905	1904	Wiederholung des Namen der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													A. Hauptb. und Lokalb.
													I. Staatsbahnbetrieb.
38,988.700	26,426.300	57,131.900	138,487.900	195,619.800	22.239	55,233.035	134,459.100	189,692.135	21.781	+ 2·1	29.652	29.041	1. K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
22,460.200	503.900	3,200.900	649.700	3,850.600	101.332	3,174.749	534.457	3,709.206	97.611	+ 3·8	135.109	130.148	2. Wr. Stadtbahn.
													3. Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
29.500	8.300	18.000	23.200	41.200	2.424	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.232	. . .	Absdorf-Stockerau
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	12.773	84.018	96.791	6.453	. . .	. . .	8.604	Asch-Roßbach
58.100	25.900	55.100	88.700	143.800	3.060	50.678	83.835	134.513	2.862	+ 6·9	4.080	3.816	Beneschau-Wlaschim
29.600	27.200	29.100	82.500	111.600	3.382	23.502	82.006	105.508	3.197	+ 5·8	4.509	4.263	Borki wielk.-Grzymalow
110.100	21.400	92.000	108.600	200.600	5.731	90.638	105.362	196.000	5.599	+ 2·4	7.641	7.465	Bregenzerwaldbahn
31.000	17.900	18.400	45.100	63.500	1.716	17.628	39.490	57.118	1.544	+ 11·1	2.288	2.059	Brüx-Lobositzer Verb.B.
268.900	464.700	319.200	1,501.400	1,820.600	8.669	294.517	1,465.480	1,759.997	8.381	+ 3·4	11.559	11.175	Bukowinaer Lokalb.
305.700	257.700	283.800	848.900	1,132.700	6.823	267.044	745.344	1,012.388	6.099	+ 11·9	9.097	8.132	N. Bukowinaer Lokalb.
98.700	42.700	161.700	134.800	296.500	6.895	160.975	105.395	266.370	6.195	+ 11·3	9.193	8.260	Chabowka-Zakopane
15.400	9.200	7.900	14.600	22.500	1.607	8.285	19.542	27.827	1.988	— 19·1	2.143	2.651	Chlumetz-Königstadtl
81.200	61.300	28.200	96.100	124.300	2.107	28.310	93.985	122.295	2.073	+ 1·6	2.809	2.764	Chrudim-Holitzer L.B.
91.100	86.600	118.400	274.800	393.200	3.511	113.225	228.827	342.052	3.054	+ 15·0	4.681	4.072	Delatyn-Kołomea-Stet.
87.200	38.400	73.300	124.900	198.200	3.539	35.792	103.858	139.650	4.232	— 16·4	4.719	5.643	Deutschbrod-Saar-Tischnowitz
8.600	51.000	2.400	67.700	70.100	7.789	3.117	70.188	73.305	8.145	— 4·4	10.385	10.860	Dolina-Wygoda
74.400	47.900	45.600	129.100	174.700	8.735	43.300	118.179	161.479	8.074	+ 8·2	11.647	10.765	Fehring-Fürstenfeld
66.700	18.200	129.900	31.800	161.700	10.106	117.464	26.858	144.322	9.020	+ 12·0	13.474	12.027	Friauler Bahn
78.700	36.800	38.900	81.200	120.100	3.079	41.452	75.584	117.036	3.001	+ 2·6	4.105	4.001	Fürstenfeld-Hartberg
63.000	36.400	40.200	99.900	140.100	4.519	39.879	96.209	136.088	4.390	+ 2·9	6.025	5.853	Gailtal-Bahn
88.700	48.200	36.000	89.000	125.000	8.333	33.721	95.314	129.035	8.602	— 3·1	11.111	11.469	Gleisdorf-Weiz
37.800	12.200	19.500	26.300	45.800	2.411	19.559	26.914	46.473	2.446	— 1·4	3.215	3.261	Göpfritz—Gr.-Sieghartz
69.600	32.300	33.100	74.800	107.900	3.721	34.270	72.517	106.787	3.682	+ 1·1	4.961	4.909	Gurktalbahn
21.300	12.900	12.500	23.800	36.300	1.344	10.620	22.053	32.673	1.210	+ 11·1	1.792	1.613	Hint.-Třeban-Lochowitz
114.400	9.500	58.700	24.000	82.700	2.757	56.090	17.544	73.634	2.454	+ 12·3	3.676	3.272	Jičin-Rowensko-Turnau
50.400	30.200	27.800	42.900	70.700	2.209	27.234	41.611	68.845	2.151	+ 2·7	2.945	2.868	Kaadener Lokalb., R.-D.
125.300	135.700	106.800	271.900	378.700	8.057	113.310	237.608	350.918	7.466	+ 7·9	10.743	9.955	Karlsb.-Johanngeorgst.
20.400	48.400	9.600	53.800	63.400	5.764	9.047	47.589	56.636	5.149	+ 11·9	7.685	6.865	Karlsbad-Merkelsgrün
81.300	47.200	81.600	170.200	251.800	3.109	78.906	132.607	211.513	2.611	+ 19·2	4.145	3.481	Kolin-Cerčan
6.000	49.300	2.000	75.400	77.400	2.345	1.657	67.002	68.659	2.080	+ 12·7	3.127	2.773	Kolomeaer Lokalbahnen
53.700	44.100	22.300	67.900	90.200	4.510	20.575	58.818	79.393	3.970	+ 13·6	6.013	5.293	Krakau-Kocmyrzów
44.500	8.400	25.500	25.900	51.400	1.977	26.234	25.369	51.603	1.985	— 0·4	2.636	2.647	Lambach-Haag
28.000	12.000	11.600	22.700	34.300	2.858	11.923	17.012	28.935	2.411	+ 18·5	3.811	3.215	Lambach-Vorchd.-Egg.
46.700	9.900	16.400	22.400	38.800	1.940	15.631	20.790	36.421	1.821	+ 6·5	2.587	2.428	Laun-Libochowitz
180.500	72.300	317.500	277.100	594.600	6.681	289.663	250.054	539.717	6.064	+ 10·2	8.908	8.085	Lemberg-Bełzec
64.100	24.500	68.800	54.700	123.500	2.330	62.168	45.969	108.137	2.040	+ 14·2	3.107	2.720	Lemberg (Klep.)-Janów
5.600	19.700	3.900	71.300	75.200	3.008	5.094	73.831	78.925	3.157	— 4·7	4.011	4.209	Lupków-Cisna
24.900	12.100	17.000	39.000	56.000	2.667	16.854	42.886	59.740	2.845	— 6·3	3.556	3.793	M.-Budwitz-Jamnitz
193.500	120.600	101.800	343.600	445.400	4.949	102.110	346.578	448.688	4.985	— 0·7	6.599	6.647	Mährische Westbahn
315.100	69.700	537.100	260.200	797.300	15.043	531.860	243.798	775.658	14.635	+ 2·8	20.057	19.513	Marienbad-Karlsbad
100.500	23.500	45.500	46.800	92.300	2.977	45.994	46.634	92.628	2.988	— 0·4	3.969	3.984	Mauthausen-Grein
77.800	61.800	71.100	117.500	188.600	2.549	78.641	118.886	197.527	2.669	— 4·5	3.399	3.559	Modřan-Cerčan
20.300	20.100	5.100	19.600	24.700	4.940	5.078	18.018	23.096	4.620	+ 6·9	6.587	6.160	Mösel-Hüttenberg
113.500	39.100	82.700	165.700	248.400	3.268	84.850	147.208	232.058	3.053	+ 7·0	4.357	4.071	Murtal-Bahn
25.100	23.600	12.300	49.300	61.600	4.400	11.161	16.391	27.552	1.968	+ 123·6	5.867	2.624	Netolitzer Lokalbahn
19.800	18.800	10.100	42.000	52.100	1.579	10.320	46.396	56.716	1.719	— 8·1	2.105	2.292	Neuhaus-Neubistritz
12.800	9.100	10.700	18.600	29.300	1.221	10.937	16.531	27.468	1.145	+ 6·6	1.628	1.527	Neuhof-Weseritz.
20.200	3.900	11.300	8.100	19.400	882	5.190	1.648	6.838	977	— 9·7	1.176	1.303	Neumarkt-Suchahora
104.600	18.800	53.600	26.000	79.600	3.317	51.879	30.700	82.579	3.441	— 3·6	4.423	4.588	Nixdorf-Rumburg
208.600	207.100	340.900	749.000	1,089.900	5.561	338.966	648.084	987.050	5.036	+ 10·4	7.415	6.715	Ostgalizische Lokalb.
49.900	25.400	18.400	35.600	54.000	4.154	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	5.539	. . .	Petersdf.-Winkelsdf.
18.900	214.300	9.400	192.600	202.000	7.769	7.676	162.358	170.034	6.540	+ 18·8	10.359	8.720	Piła-Jaworzno-Jaworzno St.
85.900	15.400	75.600	62.600	138.200	2.608	75.778	63.071	138.849	2.620	— 0·5	3.477	3.493	Pinzgauer L.B.
39.800	25.100	21.100	54.500	75.600	5.815	21.665	48.938	70.603	5.431	+ 7·1	7.753	7.241	Plan-Tachau
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	4.735	33.944	38.679	3.516	. . .	. . .	4.688	Postelberg-Laun

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1905	1904	Im Monate September 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende September 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.600	4.300	600	5.200	5.800	341	3.216	189	+ 80·4	17	17
Przeworsk-Bachórz-Dynów	46	35	4.600	3.100	3.500	7.600	11.100	241	3.559	102	+136·3	46	4
Rakonitz-Laun	45	11	15.900	2.900	7.400	7.000	14.400	320	2.368	215	+ 48·8	45	1
Rakonitz-Mlatz	39	39	4.900	1.900	3.400	4.800	8.200	210	10.061	258	— 18·6	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	13.800	7.900	9.800	22.200	32.000	308	32.765	315	— 2·2	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	3.500	5.900	1.700	9.700	11.400	456	9.009	360	+ 26·7	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	41	41	71.200	26.700	43.600	71.600	115.200	2.810	106.840	2.606	+ 7·8	41	41
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	5.100	1.500	1.800	3.200	5.000	625	5.450	681	— 8·2	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	4.000	2.500	1.900	3.200	5.100	340	6.447	430	— 20·9	15	15
Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)	59	59	10.200	4.200	9.600	13.500	23 100	392	23.964	406	— 3·4	59	59
Schweissing-Haid	15	15	3.500	1 800	1.900	3.500	5.400	360	4.946	330	+ 9·1	15	15
Stankau-Ronsperg	22	22	5.700	2.300	3.000	5.200	8.200	373	8.129	370	+ 0·8	22	22
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.700	5.700	3.400	15.200	18.600	930	17.094	855	+ 8·8	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	9.200	5.800	6.200	14.500	20.700	249	18.927	228	+ 9·2	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	14.200	4 800	12.600	16.800	29.400	414	30.015	423	— 2·1	71	71
Swětla-Kácow	48	48	3.000	1.200	2.700	3.300	6.000	125	6.274	131	— 4·6	48	48
Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	24	24	5 100	600	3.900	1.700	5.600	233	5.201	217	+ 7·4	24	24
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	21	21	4.300	8.700	3.300	14 000	17.300	824	17.478	832	— 1.0	21	21
Triest-Parenzo	122	122	18.300	1.500	19.400	9.300	28.700	235	30.165	247	— 4·9	122	122
Trzebinia-Skawce	60	60	4.500	26.600	3.100	46.100	49 200	820	43.849	731	+ 12·2	60	60
Unterkrainer Bahnen	133	133	33.100	23.000	35.100	91.800	126.900	954	119.288	897	+ 6·4	133	13
Valsugana-Bahn	63	63	35.200	2.200	35.200	17.000	52 200	828	56.704	900	— 8·0	63	6
Vöcklabruck-Kammer	11	11	10.200	1.200	5.500	5.200	10.700	973	11.235	1.021	— 4·7	11	11
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	84	84	24.800	19.100	18.000	30.300	48.300	575	53.295	634	— 9·3	84	84
Wippachtalbahn	27	27	12.300	5.800	9.300	4.900	14.200	526	15.550	576	— 8·7	27	27
Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurter Eisenbahn	17	17	7 000	22.500	5.400	15.300	20.700	1.218	20.742	1.220	— 0·2	17	1
Wodňan-Moldauthein	21	21	3.700	1.400	2.200	2.700	4.900	233	4.534	216	+ 7·9	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	14 700	4.100	10.000	12.500	22.500	402	21.570	385	+ 4·4	56	5
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	53	7.200	3 300	5.900	11.500	17.400	328	16.664	314	+ 4·5	53	5
Wotic-Selčan	17	17	5.100	2.700	3.000	5.700	8.700	512	8.648	509	+ 0·6	17	1
Ybbstalbahn	76	76	19.400	5.000	15.400	18.600	34.000	447	31.070	409	+ 9·3	76	7
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.700	41.600	700	31.800	32.500	5.417	30.584	5.097	+ 6·3	6	
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	21.200	15.600	17.500	38.300	55.800	641	55.144	634	+ 1·1	87	8
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	9.200	4.700	6.800	13.000	19.800	381	20.581	396	— 3·8	52	5
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz	24	24	3.463	8.953	1.791	17.030	18.821	784	13.021	542	+ 44·6	24	2
Königshan-Schatzlar	5	5	1.773	9.713	488	4.768	5.256	1.051	8.018	1.603	— 34·4	5	
III. Privatbahnen im Privatbetriebe.													
1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen	101	101	257.425	821.434	151.441	1,065.129	1,216.570	12.045	1,001.023	9.911	+ 21·5	101	10
Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	152	152	106.585	76.316	69.691	185.351	255.042	1.678	235 063	1.547	+ 8·5	152	15
Böhmische Nordbahn	336	328	268.230	241.283	240.459	754.945	995.404	2.963	987.439	3.010	— 1·5	336	32
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	103.680	265.990	148.983	732.111	881.094	4.737	843.494	4.535	+ 4·5	186	18
Linie lit. B.	236	236	157.484	441.148	212.891	1,269.759	1,482.650	6.282	1,471.350	6.235	+ 0·8	236	23
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. B.-G.	91	91	56.007	61.779	46 754	226.678	273.432	3.005	264.707	2.909	+ 3·3	91	9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,116.281	1,355.412	1,855.014	6,180 923	8,035.967	7.757	8,105.736	7.824	— 0·9	1.036	1.03
Lokalbahnen	301	301	131.990	83.027	55.289	158.613	213.902	711	211.220	702	+ 1·3	301	30
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Österreichische Strecke	64	64	104.796	127.509	84.353	468.529	552.882	8.639	490.966	7.671	+ 12·6	64	6
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	14.449	135 540	6.421	135.767	142.188	9.479	103.855	6.924	+ 36·9	15	1
Österr. Nordwestbahn:													
Garantierte Strecken	628	628	511.437	369.354	723.687	1,853.056	2,576.743	4.103	2,369.934	3.774	+ 8·7	628	62
Ergänzungsnetz	310	310	225.932	388.414	291.185	1,293.983	1,585.168	5.113	1,399.033	4.513	+ 12·3	310	31
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.366	1.366	1,339.493	952.646	1,540.418	4,474.709	6,015.127	4.404	5,620.834	4.115	+ 7·0	1.366	1.36

Vom 1. Jänner bis Ende September 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September: 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate: 1905	1904	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
13.500	13.500	4.700	17.400	22.100	1.300	4.969	29.058	34.027	2.002	— 35·1	1.733	2.669	Potscherad-Wurzmes
34.400	16.100	28.800	46.200	75.000	1.630	1.375	2.184	3.559	890	+ 83·1	2.173	1.187	Przework-Bachórz
96.800	24.400	49.000	54.000	103.000	2.289	1.499	869	2.368	2.368	— 3·3	3.052	3.157	Rakonitz-Laun
32.800	14.100	24.200	42.100	66.300	1.700	24.210	45.916	70.126	1.798	— 5·5	2.267	2.397	Rakonitz-Mlatz
103.900	64.600	73.300	192.500	265.800	2.556	74.231	175.182	249.413	2.398	+ 6·6	3.408	3.197	Rakonitz-Pl.-Petschau
28.000	30.900	12.900	44.900	57.800	2.312	12.405	43.709	56.114	2.245	+ 3·0	3.083	2.993	Raudnitz-Hospozin
573.600	206.100	362.000	521.100	883.100	21.539	365.914	520.419	886.333	21.618	— 0·4	28.719	28.824	Reichenberg-Gablonz-T.
43.800	8.800	15.100	19.000	34.100	4.263	15.285	21.435	36.720	4.590	— 7·1	5.684	6.120	Schlackenwerth-Joach.
33.100	27.100	15.500	34.500	50.000	3.333	14.722	44.736	59.458	3.964	— 15·9	4.444	5.285	Schönwehr-Elbogen
74.400	33.000	73.500	110.500	184.000	3.119	72.363	104.382	176.745	2 996	+ 4·1	4.159	3.994	Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)
24.600	16 000	12.600	25.600	38.200	2.547	11.675	22.220	33.895	2.260	+ 12·7	3.396	3.013	Schweissing-Haid
44.400	21.800	22.100	47.000	69.100	3.141	22.554	43.684	66.238	3.011	+ 4·3	4.188	4.015	Stankau-Ronsperg
41.000	44.000	31.500	127.100	158.600	7.930	31.085	123.915	155.000	7.750	+ 2·3	10.573	10.333	Starkenbach-Rochlitz
61.000	37.900	41.900	109.800	151.700	1.828	41.716	105.391	147.107	1.772	+ 3·2	2.437	2.363	Strakonitz-Březnitz
81.400	45.500	74.000	154.500	228 500	3.218	71.950	150.976	222.926	3.140	+ 2·5	4.291	4.187	Strakonitz-Winterberg
29.400	11.200	23 300	29.100	52.400	1.092	22.271	26.802	49.073	1.022	+ 6·8	1.456	1.363	Swětla-Káčow
38.900	5.400	28.900	14.100	43.000	1.792	27.025	14.407	41.432	1.726	+ 3·8	2.389	2.301	Tabor-Bechin (elektr. Betrieb
38.100	70.000	27.600	108.200	135.800	6.467	28.616	101.242	129.858	6.184	+ 4·6	8.623	8.245	Tirschnitz-Schönbach
149.100	13.800	130.300	92.400	222.700	1.825	120.101	86.085	206.186	1.690	+ 8·0	2.433	2.253	Triest-Parenzo
36.900	259.300	28.200	446.500	474.700	7.912	30.545	376.398	406.943	6.782	+ 16·7	10.549	9.043	Trzebinia-Skawce
262.100	182.900	281.100	757.400	1,038.500	7.808	284.609	738.231	1,022.840	7.691	+ 1·5	10.411	10.255	Unterkrainer Bahnen
267.900	19.800	246.900	112.300	359.200	5.701	244.650	119.462	364.112	5.779	— 1·4	7.601	7.705	Valsugana-Bahn
53.400	13.100	29.500	48.200	77.700	7.064	26.847	51.179	78.026	7.093	— 0·4	9.419	9.457	Vöcklabruck-Kammer
208.200	132.000	144.100	230.800	374.900	4.463	147.058	225.462	372.520	4.435	+ 0·6	5.951	5.913	Welser Lokalbahn.-Ges.
81.400	44.500	62.800	63.700	126.500	4.685	54.906	53.893	108.799	4.030	+ 16·3	6.247	5.373	Wippachtalb.
58.000	144.400	41.000	110.300	151.300	8.900	41.662	118.899	160.561	9.445	— 5·8	11.867	12.593	Wittmannsd. (Leobd.)-Ebenfurter E.
23.300	9.400	15.600	23.400	39.000	1.857	16.148	23.278	39.426	1.877	— 1·1	2.476	2.503	Wodňan-Moldauthein
96.100	33.000	64.700	102.100	166.800	2.979	62.512	106.459	168.971	3.017	— 1·3	3.972	4.023	Wodňan-Prachatitz
58.500	28.700	42.100	91.200	133.300	2.515	40.100	89.584	129.684	2.447	+ 2·8	3.353	3.263	Wolframs-Teltsch
37.100	15.500	22.200	41.100	63.300	3.724	21.197	43.051	64.248	3.779	— 1·5	4.965	5.039	Wotic-Selčan
137.800	46.100	106.600	172.200	278.800	3.668	101.618	183.706	285.324	3.754	— 2·3	4.891	5.005	Ybbstalbahn
19.600	353.600	5.700	276.500	282.200	47.033	5.729	261.495	267.224	44.537	+ 5·6	62.711	59.383	Zeltweg-Fohnsdorf
150.800	142.100	128.000	310.900	438.900	5.045	134.722	316.855	451.577	5.191	— 2·8	6.727	6.921	Zeltweg-Wolfsb. u. Unterdraub.-Wöllan
70.200	41.400	46.900	109.900	156.800	3.015	44.426	108.452	152.878	2.940	+ 2·6	4.020	3.920	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
26.750	58.729	14.186	93.129	107 315	4.471	12.849	72.023	84.872	3.536	+ 26·4	5.961	4.715	Časlau - Zawratetz und Časlau-Močowitz
13.223	87.411	3.827	56.106	59.933	11.986	4 225	64.478	68 703	13.740	— 12·8	15.981	18.320	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
													1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
1,955.305	6,687.802	1,048.098	8,864.121	9,912.219	98.141	1,098.274	8,203.386	9,301.660	92.096	+ 6·6	130.855	122.795	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen
901.591	474.720	589.571	1,230.390	1,819.961	11.973	586.097	1,128.841	1,714.938	11.282	+ 6·1	15.964	15.043	Lokalb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg
2,101.829	1,804.178	1,902.245	5,938.189	7,840.434	23.335	1,869.846	5,949.430	7,819.276	23.839	— 2·1	31.113	31.785	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
748.467	2,113.972	1,124.771	4,987.496	6,112.267	32.862	1,080.583	4,763 990	5,844.573	31.422	+ 4·6	43.816	41.896	Linie lit. A
1,306.571	3,562.062	1,789.721	9,047.945	10,837.666	45.922	1,806.514	8,866.765	10,673.279	45.226	+ 1·5	61.229	60.301	Linie lit. B
428.242	556.477	325.329	1,985.663	2,310.992	25.395	349.975	1,792.458	2,142.433	23.543	+ 7·8	33.860	31.390	Graz-Köfl. E. u. B.-G.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
9,000.864	10,678.954	14,089.624	52,399.670	66,489.294	64.179	14,055.575	52,417.487	66,473.062	64.163	+ 0·02	85.572	85.551	Hauptbahnnetz
1,142.721	657.183	483.107	1,299.161	1,782.268	5.921	484.905	1,265.723	1,750.628	5.816	+ 1·8	7.895	7.755	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
825.540	1,102.045	706.018	3,817.185	4,523.203	70.675	661.348	3,649.206	4,310.554	67.352	+ 4·9	94.233	89.803	Österr. Strecke
113.486	1,032.671	50.359	1,053.570	1,103.929	73.595	51.175	860.911	912.086	60.806	+ 21·0	98.126	81.074	Leoben-Vordernberger
													Österr. Nordwestbahn
3,808.819	2,902.483	5,153.067	13,209.546	18,362.613	29.239	5,232.432	13,274.859	18,507.291	29.470	— 0·8	38.985	39.293	Garantierte Strecken
1,716.195	2,940.034	2,019.684	9,518.529	11,538.213	37.220	2,082.266	8,990.891	11,073.157	35.719	+ 4·2	49.627	47.625	Ergänzungsnetz
9,794.868	7,068.027	11,650.448	32,725.429	44,375.877	32.486	11,589.479	32,504.372	44,093.851	32 279	+ 0·6	43.315	43.039	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellsch

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate September 1905	1904	Im Monate September 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende September 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . .	33	33	55.412	33.124	24.064	49.789	73.853	2.238	77.907	2.361	— 5·2	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Lokalbahnen in Österreich	1.516	1.516	2,050.154	629.301	3,507.218	5,904.923	9,412.141	6.209	9,004.715	5.940	+ 4·6	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	72.398	. . . .	17.440	. . . .	17.440	4.360	20.976	5.244	— 16·8	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	228.096	189.004	173.699	625.335	799.034	2.804	821.404	2.882	— 2·7	285	285
Eisenbahn Wien-Aspang	89	89	102.992	51.883	89.652	109.935	199.587	2.242	195.945	2.201	+ 1·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	37.693	60.208	23.231	195.508	218.739	3.365	230.723	3.549	— 5·1	65	65
2. Selbständige Lokalbahnen.													
Aktien-Ges. der Wiener Lokalb. .	36	36	210.880	45.872	45.301	41.822	87.123	2.420	81.939	2.276	+ 6·3	34	34
Auspitzer Lokalbahn	7	7	5.227	3.197	1.280	3.378	4.658	665	3.704	529	+ 25·7	7	7
Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc) *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Böhmische Commerzialbahnen .	193	193	43.858	30.434	22.260	78.389	100.649	521	93.376	484	+ 7·7	193	193
Böhmisch-Leipa—Steinschönau .	22	22	5.172	1.607	2.466	3.382	5.848	266	4.923	224	+ 18·8	22	22
Bozen-Meraner Bahn	31	31	57.665	17.074	80.439	67.322	147.761	4.766	117.597	3.793	+ 25·7	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz . . .	16	16	5.453	5.309	1.359	5.292	6.651	416	6.015	376	+ 10·6	16	16
Brünn-Lösch	6	. . .	18.997	286	3.807	410	4.217	703	. . . .	. . .	. . .	1·5	. . .
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	42	42	353.907	997	97.938	2.515	100.453	2.392	95.345	2.270	+ 5·4	42	42
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	4.005	1.326	3.910	5.068	8.978	359	10.541	421	— 14·7	25	25
Friedländer Bezirksbahnen . . .	41	41	26.284	12.014	9.001	19.505	28.506	695	24.684	602	+ 15·4	41	41
Gänserndorf-Gaunersdorf . . .	22	22	11.544	3.392	5.693	5.865	11.558	525	9.932	451	+ 16·5	22	22
Gmundener elektrische Bahn . .	3	3	13.805	. . . .	3.595	. . . .	3.595	1.198	3.395	1.132	+ 5·8	3	3
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.860	1.897	2.169	5.913	8.082	323	8.389	335	— 3·6	25	25
Hruschau—Polnisch-Ostrau . .	4	4	16 284	4.750	2.816	4.108	6.924	1.731	4.944	1.236	+ 40·0	4	4
Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway u. elektr. Straßenbahn)	15	12	177.966	613	30.942	490	31.432	2.095	22.661	1.888	+ 11 0	13	12
Korneuburg-Ernstbrunn	30	. . .	11.448	5.414	8.250	10.473	18.723	624	. . . .	. . .	. . .	30	. . .
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	18	4.022	1.381	2.575	4.000	6.575	365	6.120	340	+ 7·4	18	18
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	12.572	4.543	2.616	5.453	8.069	2.689	8.230	2.743	— 2·0	3	[illegible]
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.780	617	2.632	1.463	4.095	215	4.149	218	— 1·3	19	[illegible]
Lundenburg-Eisgrub	12	12	2.539	4.610	1.045	4.613	5.658	472	7.217	602	— 21·6	12	[illegible]
Melnik-Mšeno	30	30	2.864	8.867	2.526	9.101	11.627	387	4.944	165	+ 134·5	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1 491	693	649	1.353	2.002	133	1.468	98	+ 35·7	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	25.697	2.070	35.091	8 157	43.248	1.802	42.907	1.788	+ 0·7	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.417	8.567	1.200	9.144	10.344	690	9.716	648	+ 6·5	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn . . .	8	8	15.981	6.645	5.561	12.096	17.657	2.207	16.127	2.016	+ 9·4	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn .	82	82	12.824	5.518	9.530	13.424	22.954	279	19.948	243	+ 14·8	82	82
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	8.826	2.003	4.633	6.385	11.018	441	9.264	371	+ 18·9	25	25
Pielachtalbahn	75	49	19.615	5.169	15.648	8.685	24.333	324	20.624	422	— 23·0	54	49
Polna-Stecken—Polna-Stadt . .	6	. . .	1.982	677	619	991	1.610	628	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Přivoz (Oderfurt) — M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	10	10	244.370	3.098	35.150	3.119	38.269	3.827	34.478	3.448	+ 11·0	10	[illegible]
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	4.107	2.382	2.982	5.365	8.347	556	9.570	638	+ 12·9	15	[illegible]
Radkersburg-Luttenberg	25	25	5.564	2.857	3.616	5.312	8.928	357	6.871	275	+ 29·8	25	[illegible]
Rohitscher Lokalbahn	29	29	5.302	2 840	4.974	7.000	11.974	413	8.944	308	+ 34·1	29	[illegible]
Saitz-Czeicz-Göding	38	38	8.394	8.786	4.106	13.743	17.849	470	16.055	423	+ 11·1	38	[illegible]
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	55.407	6.387	21.387	7.431	28.818	2.059	26.108	1.865	+ 10·4	14	[illegible]
Salzburg-Lamprechtshausen . .	25	25	11.225	3.215	7.359	6.677	14.036	562	14.057	562	0	25	[illegible]
Salzkammergut-Lokalb.-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstr.) . .	67	67	31.469	3.715	45.180	11.835	57.015	851	51.330	766	+ 11·1	67	[illegible]
Schafbergbahn	6	6	1.338	. . . .	8.699	. . . .	8.699	1.450	6.284	1.047	+ 38·5	2	[illegible]
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.) .	42	42	32.129	11.383	19.944	20.987	40.931	974	38.787	923	+ 5·5	42	[illegible]
Schneebergbahn (Zahnradstr.) . .	10	10	4.183	41	11.644	140	11.784	1.178	7.334	733	+ 60·7	4	[illegible]
Stammersdorf-Auersthal	22	22	25.883	686	12.409	1,502	13.911	632	10.958	498	+ 26·9	22	[illegible]
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	14.569	35.886	5.083	39.776	44.859	2.492	39.183	2.177	+ 14·5	18	[illegible]
Steyrtal-Bahn	48	48	16.402	3.909	13.060	10 550	23.610	492	19.810	413	+ 19·1	48	[illegible]
Stramberg-Wernsdorf	6	6	1.469	2.755	558	3.521	4.079	680	3.365	561	+ 21·2	6	[illegible]
Steiermärkische Landesbahnen .	49	49	15.213	9.202	9.662	15.870	25.532	521	28.861	589	— 11·5	49	[illegible]
Stubaitalbahn (elektr. Betrieb) .	18	18	16.437	556	22.004	2.179	24.183	1.344	22.029	1.224	+ 9·8	17	[illegible]

*) Der Verkehr war im Monate September 1905 und 1904 eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende September 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate: 1905	1904	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
456.708	269.161	185.576	451.264	636.840	19.298	181.746	479.757	661.503	20.046	— 3·7	25.731	26.728	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
17,676.574	4,990.575	25,961.141	49,354.817	75,315.958	49.681	25,067.819	47,758.373	72,826.192	48.038	+ 3·4	66.241	64.051	Hauptnetz u. Lokalb. in Österreich
487.345	. . . . .	117.383	. . . . .	117.383	29.346	110.736	. . . . .	110.736	27.684	+ 6·0	39.128	36.912	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,773.900	1,570.361	1,313.525	5,057.105	6,370.630	22.353	1,403.195	5,024.334	6,427.529	22.552	— 0·9	29.804	30.069	Süd-Nordd. Verbindgsb.
693.701	414.548	584.291	901.418	1,485.709	16.693	596.878	974.157	1,571.035	17.652	— 5·4	22.258	23.536	Wien-Aspang Bahn
327.464	562.411	219.032	1,849.118	2,068.150	31.818	217.736	1,827.773	2,045.509	31.469	+ 1·1	42.424	41.958	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													2. Selbst. Lokalbahnen.
1,670.612	444.112	348.448	425.207	773.655	22.755	350.614	376.844	727.458	21.396	+ 6·4	30.340	28.528	A.-G. d. Wiener Lokalb.
43.304	15.054	10.405	17.169	27 574	3.939	10.501	18.359	28.860	4.123	— 4·5	5.252	5.497	Auspitzer Lokalbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc)
316.949	170.215	161.182	516.934	678.116	3.514	167.537	534.667	702.204	3.638	— 3·4	4.685	4.850	Böhm. Kommerzialb.
40.835	19.685	19.459	28.721	48.180	2.190	19.453	19.610	39.063	1.776	+ 23·3	2.920	2.368	B.-Leipa-Steinschönau
344.757	105.294	486.136	421.731	907.867	29.286	437.076	318.409	755.485	24.370	+ 20·2	39.048	32.493	Bozen-Meraner Bahn
25.348	26.758	10.325	27.419	37.744	2 359	10.568	56.419	66.987	4.187	— 43·7	3.145	5.583	Brandeis-Neratowitz
54.742	555	11.445	796	12.241	8.161	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	10.881	. . .	Brünn-Lösch
2,965.704	8.491	791.583	22.107	813.690	19.374	756.996	21.114	778.110	18.526	+ 4·6	25.832	24.701	Dampftramway-Ges. vorm. Krauß & Co
29.836	14.452	29.104	54.964	84.068	3.362	29.197	62.324	91.521	3.660	— 8·1	4.483	4.880	Deutschbrod-Humpoletz
236.953	93.214	82.221	152.646	234.867	5.728	80.151	140.912	221.063	5.392	+ 6·2	7.637	7.189	Friedländer Bezirksb.
85.061	18.730	44 371	40.745	85.116	3.869	43.999	31.869	75.868	3.449	+ 12·2	5.159	4.599	Gänsernd.-Gaunersd.
97.435	. . . . .	26.247	. . . . .	26.247	8.749	24.825	. . . . .	24.825	8.275	+ 5·7	11.665	11.033	Gmundener elektr. Bahn
24.187	12.889	17.114	35.408	52.522	2.101	18.868	41.739	60.607	2.424	— 13·3	2.801	3.232	Gr.-Priesen-W.-Auscha
145.831	37.315	24.347	31.024	55.371	13.843	25.243	25.995	51.238	12.810	+ 8·0	18.457	17.081	Hruschau—Poln.-Ostrau
1,042.598	1.901	205.905	1.922	207.827	15.987	181.092	585	181.677	15.140	+ 5·6	21.316	20.187	Innsbruck-Hall i. T. (Dampft. u. elek. Strb.)
86.863	31.420	63.614	63.339	126.953	4.232	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	5.643	. . .	Korneuburg-Ernstbrunn
32.787	12.845	18.238	33.757	51.995	2.888	19.699	29.038	48.737	2.707	+ 6·7	3.851	3.609	Kühnsdorf-Eisenkappel
92 645	48.108	21.865	45.887	67.752	22.584	22.666	39.390	62.056	20.685	+ 9·2	30.112	27.580	Kuttenberger Lokalb.
30.387	5.973	19.143	14.241	33.384	1.757	18.715	14.045	32.760	1.724	+ 1·9	2.342	2.298	Laibach-Oberlaibach
25.928	39.446	10.208	36.194	46.402	3.867	10.466	40.486	50.952	4.246	— 8·9	5.156	5.661	Lundenburg-Eisgrub
21.070	31.397	18.904	33.461	52.365	1.745	18.025	29.394	47.419	1.581	+ 10·4	2.327	2.108	Melnik-Mšeno
11.291	5.291	4.599	8.987	13.586	906	4.808	8.670	13.478	899	+ 0·8	1.208	1.199	Mšeno—Unter-Cetno
156.840	16.720	218.823	67 995	286.818	11.951	223.023	60.560	283.583	11.816	+ 1·1	15.934	15.754	Mori-Arco-Riva a. G.
21.530	53.801	9.657	61.869	71.526	4.768	9.177	61.827	71.004	4.734	+ 0·7	6.357	6.312	Mutenitz-Gaya
127.031	61.531	44.109	101.829	145.938	18.242	39.684	91.209	130.893	16.362	+ 11·5	24.323	21.816	Neutitscheiner Lokalb.
95.085	49.835	71.339	127.170	198.509	2.420	68.803	126.260	195.063	2.378	+ 1·9	3.227	3.171	N.-Ö. Waldviertelbahn
72.183	13.698	35.829	46.590	82.419	3.297	32.137	37.828	69.965	2.799	+ 17·8	4.396	3.732	Otrokowitz-Wisowitz
121.481	35.075	95.725	77.634	173.359	3.210	78.242	81.441	159.683	3.259	+ 1·5	4.280	4.345	Pielachtalbahn
13.041	4.157	4.503	6.720	11.223	1 870	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.493	. . .	Polna-Steck.—Polna-St.
2,008.256	26.100	287.193	27.162	314.355	31.436	253.674	34.675	288.349	28.835	+ 9·0	41.915	38.447	Přivoz (Oderfurt)-M.-Ostrau-Witkow.-Ellg.
31.346	21.173	21.386	51.285	72.671	4.845	20.903	57.542	78.445	5.229	— 7·3	6.460	6.972	Reichenau a/K.-Solnitz
35.849	21.998	21.831	40.477	62.308	2.492	20.460	32.854	53.314	2.133	+ 16·8	3.322	2.844	Radkersburg-Luttenbg.
37.758	14.464	34.452	43.794	78.246	2.698	35.889	45.844	81.733	2.818	— 4·3	3.597	3.757	Rohitscher Lokalbahn
65.235	49.995	31.260	82.630	113.890	2.997	30.596	89.707	120.303	3.166	— 5·3	3.996	4.221	Saitz-Czeicz-Göding
338.925	46.421	132.565	68.257	200.822	14.345	127.750	65.736	193.486	13.820	+ 3·1	19.127	18.427	Salzburger Eisenb. u. Tr.
93.344	30.577	59.070	56.171	115.241	4.610	57.147	49.334	106.481	4.259	+ 8·2	6.147	5.679	Salzburg-Lamprechtsh.
209.090	34.390	300.125	94.602	394.727	5.891	290.802	99.532	390.334	5.825	+ 1·1	7.855	7.767	Salzkammergut-Lokalb. (Adhäsionsstrecken)
10.101	10	63.579	74	63.653	21.218	59.927	. . . . .	59.927	19.976	+ 6·2	28.291	26 635	Schafbergbahn
242.803	86.324	138.730	156.967	295.697	7.040	136.720	158.112	294.832	7.019	+ 0·3	9.387	9.359	Schneebergb. (Adh.)
19.392	187	58.195	821	59.016	14.754	55.133	1.291	56.424	14.106	+ 4·6	19.672	18.808	Schneebergb. (Zahnr.)
142.262	5.673	61.085	11.788	72.873	3.312	53.810	9.247	63.057	2.866	+ 15·6	4.416	3.821	Stammersdorf-Auersthal
110.858	300.253	37.812	339.236	377.048	20.947	34.876	303.920	338.796	18.822	+ 11·3	27.929	25.096	Stauding-Stramberger L.
99.876	36.389	75.580	93.360	168.940	3.520	72.110	96.840	168.950	3.520	0	4.693	4.693	Steyrtal-Bahn
9.648	24.808	3.455	30.533	33.988	5.665	3.017	30.135	33.152	5.525	+ 2·5	7.553	7.367	Stramberg-Wernsdorf
119.530	88.051	68.929	150.392	219.321	4.476	72.724	143.914	216.638	4.421	+ 1·2	5.968	5.895	Steiermärk. Landesb.
93.184	3.872	133.469	15.993	149.462	8.792	59.710	351	60.061	15.015	— 41·4	11.723	20.020	Stubaitalb. (elekt. B.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate September 1905	1904	Im Monate September 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende September 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Swoleňoves-Smečna	10	10	3.396	23.370	502	29.212	29.714	2.971	27.169	2.717	+ 9.3	10	10
Troppau-Grätz	8	...	7.046	756	2.351	1.187	3.538	442	...	...	...	3	...
Überetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	24.415	2.000	21.149	8.330	29.479	1 965	33.022	2.201	— 10·7	15	15
Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	8	8	2.156	2.051	709	6.038	6.747	843	6.504	813	+ 3·7	8	8
Zillertalbahn	32	32	10.663	1.594	13.352	5.825	19.177	599	16.392	512	+ 17 0	32	32
Summe	21.020	20.667	16,743.172	10,620.849	18,489.930	44,567.937	63,057.867	3.000	60,278.676	2.917	+ 2·8	20.866·5	20.584
B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.													
1. Mit Dampfbetrieb.													
Achenseebahn	6·31	6·31	5.629	345	8.898	1.068	9.966	...	8.481	...	...	...	...
Gaisbergbahn	5·25	5·25	4.349	1	8.680	266	8.946	...	7.936	...	...	...	...
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn	8·37	8·37	14.411	400	11.854	1.321	13.175	...	9.237	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	22 293	57	11.766	282	12.048	...	8.221	...	...	...	...
Königshof-Beraun-Koněprus	11·93	11·70	...	15.433	...	16.203	16.203	...	15.210	...	...	...	...
Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt	3·37	3·37	16.037	...	2.672	...	2.672	...	2.162	...	...	...	...
2. Mit elektrischem Betriebe.													
Aussiger elektrische Straßenbahn	8·83	8·83	189.917	...	18.694	...	18.694	...	17.501	...	...	...	...
Bielitz-Zigeunerwald	4·85	4·85	43.582	...	6.932	...	6.932	...	6.623	...	...	...	...
Brünner elektrische Straßenbahn	22·20	22·20	596.679	8.287	81.114	11.414	92.528	...	88.157	...	...	...	...
Brüx-Oberleutensdorf-Fohnsdorf	12·91	12·91	67.499	...	12.861	...	12.861	...	13.110	...	...	...	...
Czernowitzer elektr. Straßenbahn	6·44	6·44	162.776	...	16.867	...	16.867	...	13.027	...	...	...	...
Dornbirn-Lustenau	11·13	11·13	21.890	41	6.102	353	6.455	...	6.389	...	...	...	...
Gablonzer elektr. Straßenbahn	22·78	22·19	143.800	2.140	28.732	5.987	34.719	...	33.313	...	...	...	...
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·19	32·19	689.969	...	115.324	...	115.324	...	103.985	...	...	...	...
Graz-Maria Trost	5·13	5·13	65.140	...	16.065	...	16.065	...	13 454	...	...	...	...
Krakauer elektrische Kleinbahn	10·69	10·69	470 800	...	43.755	...	43.755	...	38.946	...	...	...	...
Laibacher elektr. Straßenbahn	5·11	5·11	95.528	...	11.756	...	11.756	...	10.302	...	...	...	...
Lemberger elektr. Straßenbahn	8·33	8·33	697.230	...	65.486	...	65.486	...	55.136	...	...	...	...
Marienbader elektr. Stadtbahn	2·20	2·20	29.769	...	6.073	...	6.073	...	5.356	...	...	...	...
Mendelbahn (Kaltern - Mendel) [Adhäsions- u. Drahtseilbahn]	4·55	4·55	10.294	71	25.339	1.051	26.390	...	24.609	...	...	...	...
Olmützer elektrische Straßenbahn	5·35	5·35	95.489	...	14.607	...	14.607	...	14.329	...	...	...	...
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	9·35	94.720	...	12.540	...	12.540	...	12.189	...	...	...	...
Polaer elektrische Straßenbahn	4·75	4.75	110.421	...	10.960	...	10.960	...	10.545	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	149.139	...	22.061	...	22.061	...	17.594	...	...	...	...
Prager elektrische Straßenbahn	46·12	44·83	2,109.914	...	271.341	...	271.341	...	237.650	...	...	...	...
Reichenberger elektr. Straßenb.	7·21	6·14	162.879	...	20.553	...	20.553	...	18.410	...	...	...	...
Teplitz-Eichwald	10·52	10·52	126.383	...	18.584	...	18.584	...	18.131	...	...	...	...
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	938.850	...	107.867	...	107.867	...	92.080	...	...	...	...
Triester elektrische Kleinbahn, Triest-Opčina	5·18	5·18	35.206	564	17.707	2.014	19.721	...	17.997	...	...	...	...
Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr	11·91	11·91	290.302	...	53.670	...	53.670	...	42.744	...	...	...	...
Wien (Praterstern)-Kagran *)	...	5·28	...	...	...	...	...	...	12.948	...	...	...	...
Wiener städtische elektrische Straßenbahnen	184·14	177·81	15.320.299	...	2,175.612	...	2,175.612	...	2,057.996	...	...	...	...
3. Drahtseilbahnen.													
Kaiser Franz Joseph - Brücke—Belvedere in Prag	0·11	0·11	38 345	...	1.298	...	1.298	...	1.059	...	...	...	...
Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag	0·40	0·40	7.336	...	1.068	...	1.068	...	968	...	...	...	...
Salzburg-Festg. Hohensalzburg	0·20	0·20	16.643	...	5.680	...	5.680	...	5.284	...	...	...	...
Schloßbergbahn in Graz	0·21	0·21	17.282	...	3.274	...	3.274	...	2.363	...	...	...	...
Summe	508·14	503·91	22,860.800	27.339	3,235.792	39.959	3,275.751	...	3,043.442	...	...	...	...

*) Die Ergebnisse der von der Gemeinde Wien erworbenen elektrischen Straßenbahn Wien (Praterstern)-Kagran erscheinen ab 1. Jänner 1905 unter den Wiener städtischen elektrischen Straßenbahnen ausgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende September 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1905	1904	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
24.860	199.511	3.735	249.396	253.131	25.313	3.721	255.191	258.912	25.891	— 2·2	33.751	34.521	Swoleňoves-Smečna
35.261	2.487	11.980	3.833	15.813	5.271	...	...	...	...	...	7.028	...	Troppau-Grätz
133.824	19.343	112.521	80.147	192.668	12.884	117.609	85.882	203.491	13.566	— 5·0	17.179	18.088	Überetscherbahn
17.270	19.887	5.980	57.949	63.929	7.991	5.726	53.230	58.956	7.370	+ 8·4	10.655	9.827	Wickwitz-Gießhübl S.
101.212	17.986	114.038	57.729	171.767	5.368	114.097	48.462	162.559	5.080	+ 5·7	7.157	6.773	Zillertalbahn
135,832.161	83,838.665	140,401.621	359,257.113	499,658.734	23.945	137,068.073	350,101.411	487,169.484	23.667	+ 1·2	31.927	31.556	**Summe**
													B. Kleinbahnen u. diesen gleichzuhaltende Bahnen.
													1. Mit Dampfbetrieb.
41.465	1.438	69.372	6.385	75.757	...	69.897	5.413	75.310	...	...	...	...	Achenseebahn
29.221	194	66.462	2.680	69 142	...	67.039	2.480	69.519	...	...	...	...	Gaisbergbahn
114.723	2.614	78.609	8.897	87.506	...	79.501	2.253	81.754	...	...	...	...	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn
161.995	700	88.486	2.881	91.367	...	92.725	3.012	95.737	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
...	128.883	...	133.708	133.708	...	...	129.606	129.606	...	...	...	...	Königshof-B.-Koněprus
122.561	...	20.119	...	20.119	...	18.512	...	18.512	...	...	...	...	Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt
													2. Mit elektr. Betriebe.
1,639.754	...	160.539	...	160.539	...	159.465	...	159.465	...	...	...	...	Aussiger elektr. St.B.
426.581	...	72.120	...	72.120	...	75.589	...	75.589	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
5,353.350	79.756	678.587	102.218	780.805	...	658.461	119.688	778.149	...	...	...	...	Brünner elektr. St.B.
155.897	...	107.883	...	107.883	...	119.126	...	119.126	...	...	...	...	Brüx-Oberleutensdorf-Fohnsdorf
1,412.070	...	144.537	...	144.537	...	126.671	...	126.671	...	...	...	...	Czernowitzer elek. St.B.
185.981	316	49.829	2.807	52.636	...	56.517	1.819	58.336	...	...	...	...	Dornbirn-Lustenau
1,177.938	17.950	230.753	48.274	279.027	...	207.846	50.157	258.003	...	...	...	...	Gablonzer elektr. St.B.
5,492.031	...	929.148	...	929.148	...	895.036	...	895.036	...	...	...	...	Grazer elektr. Kleinb.
355.199	...	83.062	...	83.062	...	81.492	...	81.492	...	...	...	...	Graz-Maria Trost
3,951.000	...	358.190	...	358.190	...	333.929	...	333.929	...	...	...	...	Krakauer elektr. Kleinb.
726.591	...	89.236	...	89.236	...	85.119	...	85.119	...	...	...	...	Laibacher elektr. St.B.
5,939.395	...	556.855	...	556.855	...	488.886	...	488.886	...	...	...	...	Lemberger elektr. St.B
273.341	...	61.288	...	61.288	...	59.484	...	59.484	...	...	...	...	Marienbader elektrische Stadtbahn
47.055	485	117.061	4.722	121.783	...	119.609	3.503	123.112	...	...	...	...	Mendelbahn (Kaltern-Mendel) (Adhäs.- u. Drahtseilb.)
814.702	...	124.915	...	124 915	...	122.431	...	122.431	...	...	...	...	Olmützer elektr. Str.B.
890.068	...	106.012	...	106.012	...	109.859	...	109.859	...	...	...	...	Pilsener elektr. Kleinb.
788.901	...	89.048	...	89.048	...	76.651	...	76.651	...	...	...	...	Polaer elektr. Straßenb.
1,209.062	...	179.454	...	179.454	...	168.714	...	168.714	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
17,823.755	...	2,363.133	...	2,363.133	...	2,139.484	...	2,139.484	...	...	...	...	Prager elektr. Straßenb.
1,370.677	...	170.993	...	170.993	...	157.982	...	157.982	...	...	...	...	Reichenberger el. St.B.
1,155.157	...	172.270	...	172.270	...	168.854	...	168.854	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
7,351.251	...	842.721	...	842.721	...	815.097	...	815.097	...	...	...	...	Triester Tramway, elektr. Linien
262.044	5.555	132.190	17.020	149.210	...	126.910	14.226	141.136	...	...	...	...	Triester elektr. Kleinb., Triest-Opčina
2,112.433	...	368.116	...	368.116	...	351.254	...	351.254	...	...	...	...	Tramway- und Elektrizitäts-Ges. Linz-Urfahr
...	...	...	...	...	...	123.972	...	123.972	...	...	...	...	Wien (Praterst.)-Kagran
134,187.251	...	19,163.656	...	19,163.656	...	18,175.149	...	18,175.149	...	...	...	...	Wiener städtische elektrische Straßenbahnen
													3. Drahtseilbahnen.
295.747	...	10.494	...	10.494	...	9 891	...	9.891	...	...	...	...	Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag
73.818	...	11.154	...	11.154	...	12.321	...	12.321	...	...	...	...	Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag
110.143	...	38 303	...	38.303	...	36.829	...	36.829	...	...	...	...	Salzburg-Festung Hohensalzburg
114.095	...	20.841	...	20.841	...	21.614	...	21.614	...	...	...	...	Schloßbergbahn in Graz
196,565.252	237.891	27,755.436	329.592	28,085.028	...	26,411.916	332.157	26,744.073	...	...	...	...	**Summe**

Lokalbahn Chlumetz - Königstadtl. Das höhere Ergebnis dieser Lokalbahn resultiert bis auf K 25, welche auf den Personenverkehr entfallen, aus dem Gütertransporte, der um K 1573 (+ 1800 t) mehr ausweist als im gleichen Monate des Vorjahres. Diese Mehreinnahme steht hauptsächlich mit dem früheren Beginne der heurigen Zuckerkampagne im Zusammenhange.

Lokalbahn Laun-Libochowitz. Auch bei dieser Lokalbahn entsprang der um K 2462 (+ 2500 t) günstigere Erfolg des Güterverkehres aus dem früheren Beginne der Rübenverfrachtung. Im Personenverkehre wurden gleichfalls um K 343 (+ 600 Reisende) mehr eingenommen als im September 1904.

Netolitzer Lokalbahn. Der Personenverkehr weist eine Zunahme um K 529 (+ 900 Personen), der Güterverkehr um K 6361 (+ 3100 t) aus.

Sowohl im Personen- wie im Güterverkehre zeigte sich eine regere Entwicklung. Im letzteren waren es insbesondere stärkere Transporte zur Errichtung eines Fabriksunternehmens in Netolitz, welchem dieser Verkehr seine bemerkenswerte Mehreinnahme verdankt.

Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt. Das Ergebnis des Personenverkehres war um K 629 (+ 1100 Reisende), jenes des Güterverkehres um K 8084 (+ 6900 t) günstiger als der Erfolg des gleichen Monates im Vorjahre.

Die beträchtliche Mehreinnahme des Güterverkehres wurde zumeist durch stärkere Verfrachtungen von Kohle erzielt.

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. Im Personenverkehre ergab sich keine besondere Differenz (+ K 8) gegenüber der Einnahme desselben Monates 1904. Dagegen hob sich die Einnahme des Güterverkehres um K 2575 (+ 1900 t) infolge stärkerer Rübentransporte.

Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów. Diese Lokalbahn wurde am 8. September 1904 eröffnet, es stehen somit den ausgewiesenen Mehrergebnissen des Berichtsmonates, welche K 2125 (+ 2800 Reisende) im Personenverkehre und K 5416 (+ 2200 t) im Güterverkehre betragen, noch ungleichartige Vergleichsziffern aus dem Vorjahre gegenüber, doch zeigt das beachtenswerte Prozentverhältnis des Kilometererträgnisses (plus 136·3 Prozent) gegenüber dem Vergleichsmonate genügsam die günstige Verkehrsentwicklung dieses Unternehmens sowohl im Personen- wie im Güterverkehre.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. a) Hauptbahnen. Die für den Monat September 1905 ausgewiesene Mehreinnahme ist auf den stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro Juni 1905 ergab ein Plus von K 17.703, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 9,912.219 bereits inbegriffen ist.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die Mehreinnahme ist durch eine Zunahme des Güterverkehres verursacht worden.

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro Juni 1905 resultiert ein Plus von K 1977, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 1,819.961 bereits enthalten ist.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahme resultiert aus allen Verkehrszweigen.

Bozen-Meraner Bahn. Die Mehreinnahmen im Personenverkehre beruhen auf der durch die Herbstmanöver in Südtirol und den Naturforscherkongreß in Meran hervorgerufenen Steigerung der Frequenz.

Im Güterverkehre stammen die Mehreinnahmen aus der Zunahme der Vieh-, Obst- und Baumaterialtransporte.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate September 1905 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 33.279, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 4321, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 37.600; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 5703, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 5597, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 11.300 ergeben.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultiert aus dem Kohlenverkehre und aus dem Verkehre von diversen Gütern, die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von diversen Gütern.

Die definitiven Richtigstellungen pro Mai 1905 ergaben beim Unternehmen lit. A ein Plus von K 694 und beim Unternehmen lit. B ein Plus von K 479, welche Beträge in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits berücksichtigt sind.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Komp. und Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. Die Mehreinnahmen gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres sind eine Folge der guten Obsternte, wodurch die Frequenz zu den Märkten bedeutend erhöht wurde.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate September 1905 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 31.548 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 71.151.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 100.590 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 140.920.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	30.854 t
Mehl und Mahlprodukten	„	4.922 t
Zucker, raffiniert	„	720 t
Holz aller Art	„	7.568 t
Steinen aller Art	„	12.914 t
Erzen und Schlacken	„	19.382 t
Eisen und Stahl	„	21.274 t
Kohlen	„	11.447 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Zucker, roh	um	415 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 3499 Personen und das Erträgnis um K 982 ab.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 3170 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 3664 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	5.774 t
Steinen aller Art	„	1.629 t
Erzen und Schlacken	„	264 t
Eisen und Stahl	„	1.031 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Zucker, roh	um	233 t
Holz aller Art	„	697 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 314 Personen und das Erträgnis um K 1904 zu. Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 896 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 5958 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Holz aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und die Artikel Getreide aller Art, Zucker, raffiniert, Steine aller Art, ferner Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate September 1904, im Personenverkehre eine Zunahme um 221 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 58, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 616 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 1736.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art und Steine aller Art eine Mehrverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Zunahme um 250 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 420, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 549 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 1334.

Auf der Auspitzer Lokalbahn resultierte im Monate September 1905 gegenüber dem Monate September 1904 im Personenverkehre eine Zunahme um 19 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 48, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 965 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 906.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich der Artikel Getreide aller Art und Steine aller Art eine Mehr- und rücksichtlich des Artikels Holz aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Was die Lokalbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 146 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 109, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 63 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 519.

Diesbezüglich weist insbesondere der Artikel Getreide aller Art eine Transportzunahme und der Artikel Steine aller Art eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub nahm in diesem Monate gegenüber dem gleichen des Vorjahres der Personenverkehr um 120 Personen und das Erträgnis um K 41 ab. Im Güterverkehre trat eine Abnahme des Frachtquantums um 1233 t und des Erträgnisses um K 1518 ein.

Der Transportausfall ist insbesondere auf eine Verminderung der Steintransporte zurückzuführen.

Die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf verzeichnet im Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 361 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 168, dann im Güterverkehre eine Zunahme um 137 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 546.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen pro Juni 1905 ergab ein Plus von K 149.828, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 66,489.294 schon enthalten ist.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke). Die im Monate September 1905 erzielte Mehreinnahme ist dem lebhaften Personenverkehre, hauptsächlich aber den Getreidetransporten, welche im Vorjahre fast gänzlich ausgeblieben waren, zuzuschreiben.

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro Mai 1905 resultiert ein Minus von K 5015, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 4,523.203 bereits berücksichtigt ist.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Die Mehreinnahme ist eine Folge des größeren Bedarfes der Zuckerfabriken an Saturationskalkstein.

Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate September 1905 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro September 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Österr. Nordwestbahn:			
Garantiertes Netz	+ 50.655	Personen	+ K 44.717
Ergänzungsnetz	— 746	„	+ „ 23.840
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 19.244	„	+ „ 2.404

Die erzielten Mehreinnahmen auf dem garantierten Netze und auf den Linien der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn entsprechen der größeren Personenfrequenz. Die Mehreinnahme auf dem nicht garantierten Netze, trotz geringerer Frequenz, ist auf die Zunahme des Verkehres in weiten Strecken rückzuführen. Maßgebend für die größere Frequenz im Monate September war auch daß außerordentlich günstige Reisewetter.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro September 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Öst. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 37.044 t	+ K 162.092
„ „ Ergänzungsnetz	+ 29.544 t	+ „ 162.295
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	— 4.385 t	— „ 24.774

Die erzielten Mehreinnahmen auf dem garantierten und dem nicht garantierten Netze der Österr. Nordwestbahn beruhen auf der stärkeren Güterbewegung. Der größere Export an Getreide, Holz etc. im Elbe- und Donau-Umschlagsverkehre und der stärkere Import im allgemeinen, sowie die ausgiebige Rübenernte und die sonstige Verfrachtung von Rohstoffen infolge der stärkeren Zuckerkampagne haben zur Behebung des Güterverkehres wesentlich beigetragen. Die Mindereinnahme auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn entspricht dem geringeren Güterverkehre und läßt auch auf die Abnahme des Verkehres in weiteren Relationen schließen.

Die definitiven Abrechnungen pro Mai 1905 ergaben Mehreinnahmen, und zwar beim garantierten Netze von K 127.199, beim Ergänzungsnetze von K 27.540 und bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn von Kronen 42.548, welche in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen schon inbegriffen sind.

Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro Mai 1905 ergab ein Plus von K 171.094, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 44,375.877 bereits enthalten ist.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluß der

Lokalbahnen, im Monate September 1905 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 470.529 erfahren:

Hiervon entfallen auf den
Personenverkehr + K 189.835
Frachtenverkehr + K 280.694

Die Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg haben gleichfalls Mehreinnahmen aufzuweisen.

Dieselben betrugen bei erstgenannter Bahn K 1.059
Personenverkehr + K 1.296
Frachtenverkehr — K 237
bei letztgenannter Bahn . . . . K 294
Personenverkehr + K 688
Frachtenverkehr — K 394

Dagegen hat die elektrische Bahn Mödling-Brühl eine Mindereinnahme von K 3.536 zu verzeichnen.

Von den Pachtbahnen weisen nachstehende eine Zunahme der Erträgnisse aus:

Leoben-Vordernberger Bahn . . . K 38.333
Personenverkehr + K 339
Frachtenverkehr + K 37.994
Graz-Köflacher Bahn . . . . K 8.725
Personenverkehr — K 1.120
Frachtenverkehr + K 9.845
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . K 2.057
Personenverkehr + K 680
Frachtenverkehr + K 1.377
Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee . . . . K 341
Personenverkehr — K 536
Frachtenverkehr + K 877

Eine Abnahme in den Einnahmen trat hingegen ein bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um . . . . K 11.984
Personenverkehr + K 510
Frachtenverkehr — K 12.494
und bei der
Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . K 54
Personenverkehr + K 186
Frachtenverkehr — K 240

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen des Hauptbahn- und Lokalbahnnetzes (exkl. der elektrischen Bahn Mödling-Brühl) pro Juni 1905 resultiert ein Plus von K 491.385, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 75,315.958 schon berücksichtigt ist.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate September 1905 wurden 12.714 Personen mehr befördert und eine Mehreinnahme von K 6810 beim Personenverkehre erzielt.

Der Güterverkehr hat um 3440 t, bezw. um K 3168 abgenommen, welcher Ausfall durch die geringere Verfrachtung von Ziegeln und die gänzliche Einstellung von Langholzsendungen nach ausländischen Stationen herbeigeführt worden ist.

Im gesamten verbleibt somit eine Mehreinnahme von K 3642.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecken. Im Gegenstandsmonate wurden 4882 Reisende mehr befördert und K 2594 Mehreinnahmen im Personenverkehre erreicht.

Abzüglich der Mindereinnahme von K 450 im Güterverkehre verbleibt ein Einnahmenzuwachs von K 2144.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Der Verkehr auf der Zahnradstrecke ergab infolge stärkeren Besuches des Schneeberges eine Mehreinnahme von K 4450.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte Drahtseilbahn mit elektrischem Antriebe von Zwölfmalgreien auf den Virgl (Virglbahn). (Detailprojektsvorlage: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 23. Oktober über das von Sigismund Schwarz, Bankier in Bozen, vorgelegte Detailprojekt für eine Drahtseilbahn mit elektrischem Antriebe von Zwölfmalgreien auf den Virgl im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 19, im Wege des abgekürzten Verfahrens die Trassenrevision und Stationskommission, sowie die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung mit dem Beginne am 7. November anberaumt. [E.-M.-Z. 50.813.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Krainburg nach Neumarktl. (Ergebnis der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für die Variantenprojekte der Anfangs- und Endstrecke, sowie für das Projekt des Industriegeleises in der Station Neumarktl; Baukonsenserteilung.) Auf Grund des von der k. k. Landesregierung in Laibach erstatteten Berichtes über das Ergebnis der am 26. und 27. Juli durchgeführten politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Verhandlung über die im Falle des Dampfbetriebes erforderlichen feuersicheren Herstellungen bezüglich des von Dr. Siegfried Werner, k. k. Regierungsrat in Wien, namens der Konzessionswerber für die Lokalbahn Krainburg-Neumarktl vorgelegten Detailprojektes für die Varianten der genannten Bahnlinie, und zwar in der Anfangsstrecke bis km 1·113 und in der Endstrecke von km 13·389 bis zur Station Neumarktl, sowie für das Industriegeleise von dieser Station zur Fabrik der Firma Ed. Glanzmann und And. Gaßner, hat das k. k. Eisenbahnministerium den Baukonsens nunmehr für die ganze Strecke vom Anfangspunkte der Lokalbahn bis zum Endpunkte derselben, sowie für das erwähnte Industriegeleise unter Berücksichtigung der vorgenannten Variantenprojekte erteilt. Diese Baubewilligung wurde weiters an die Bedingung geknüpft, daß dieselbe erst mit dem Zeitpunkte der Erteilung der Konzession in Rechtskraft tritt und daß auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 41.214.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Daudleb nach Rokitnitz. (Genehmigung der Detailprojekte für die Mauerwerksanlage der Brücke in km 11·509.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Oktober die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojekte für die Mauerwerksanlage der schiefen Brücke über den Zdobnitzfluß von 15·0 m senkrechter Lichtweite in km 11·509 der im Baue befindlichen Lokalbahn Daudleb-Rokitnitz zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 45.429.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Janów nach Jaworów. (Anordnung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Anlagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. Oktober die Durchführung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der Lokalbahn von Janów nach Jaworów für den 9. November und nach Bedarf die folgenden Tage anberaumt. [E.-M.-Z. 50.249.]

Projektierte Lokalbahn Lemberg-Podhajce. (Streckenteil km 22·944 bis km 69·295: Anordnung der Stationskommission, politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg behufs Anordnung der Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie zur Feststellung der feuersicheren Herstellungen für den Streckenteil von km 22·944 bis km 69·295 der projektierten Lokalbahn Lemberg-Podhajce vorgelegten Projektsbehelfe, umfassend das Stationsoperat, das Detailprojekt, sowie das Operat für die feuersicheren Herstellungen wurden vom fachlichen Standpunkte im allgemeinen als entsprechend befunden und prinzipiell genehmigt. Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Oktober, Z. 48.783, die gegenständlichen Projektsbehelfe an die k. k. Statthalterei in Lemberg mit der Einladung übermittelt, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der k. k. Handelsministerialverordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, und vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Stationskommission, politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und die Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen mit aller Beschleunigung durchzuführen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Lemberg ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Kommissionen den Baukonsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 48.783.]

Steyrtalbahn. (Fortsetzungsstrecke Agonitz—Klaus der Linie Garsten—Agonitz: Anordnung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von der Steyrtalbahn vorgelegten generellen Projektes für die Fortsetzungsstrecke Agonitz—Klaus der Linie Garsten—Agonitz zum Anschlusse an die Kremstalbahn, bezw. an die im Bau befindliche Pyhrnbahn im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, und der §§ 3 und 10 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission angeordnet. Die Amtshandlung wird am Dienstag den 7. November, 9 Uhr 30 Min. vormittags, in Klaus (Bahnhof) beginnen. [E.-M.-Z. 49.831.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sedletz-Kuttenberg nach Zruč. (Genehmigung des Projektes für die Laderampe in der Halte- und Verladestelle Hodkov.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Oktober das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für die Errichtung einer Laderampe in der Halte- und Verladestelle Hodkov der normalspurigen Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg—Zruč genehmigt. [E.-M.-Z. 42.244.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Genehmigung des Detailprojektes für die mechanische Einrichtung der Wasserstation Alt-Paka.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Oktober das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte, im Einvernehmen mit der Verwaltung der Österr. Nordwestbahn verfaßte Detailprojekt für die mechanische Einrichtung der Wasserstation Alt-Paka der normalspurigen Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka genehmigt. [E.-M.-Z. 46.644.]

Projektierte normalspurige Lokalbahnen mit Dampfbetrieb von Auersthal nach Schweinbarth und von Pyrawarth nach Dobermannsdorf. (Generelle Projekte: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 26. Oktober über die vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten generellen Projekte für die normalspurigen Lokalbahnen

a) von der Station Auersthal der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal nach Schweinbarth zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf und
b) von der Station Pyrawarth der letzgenannten Lokalbahn über Zistersdorf nach Dobermannsdorf zum Anschlusse an die projektierte Lokalbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau

im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision für den 17. und 18. November anberaumt. [E.-M.-Z. 50.819.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Neudorf über Zabřeh a. d. Oder nach Witkowitz. (Detailprojekt: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 29. Oktober über das vom Verwaltungsrate der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Detailprojekt für eine 6·2 km lange, sowohl mit elektrischer Kraft als auch mit Dampflokomotiven zu betreibende normalspurige Lokalbahn von Neudorf über Zabřeh a. d. Oder nach Witkowitz und eine in km 1·8/9 dieser Lokalbahn abzweigende, ausschließlich mit Dampflokomotiven zu betreibende Schleppbahn zu den Sandgruben der Witkowitzer Gewerkschaft in Zabřeh a. d. Oder die Trassenrevision und Stationskommission, sowie anschließend hieran die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in der Zeit vom 24. bis einschließlich 29. November anberaumt. [E.-M.-Z. 51.192.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Olmütz: Eröffnung der Haltestelle Bohutin.) Am 5. November wurde die in km 55·1 der Linie Sternberg—Grulich zwischen der Haltestelle Krumpisch und der Station Eisenberg a. d. March gelegene Personenhaltestelle Bohutin für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Trieste" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3203 Tonnen Gehalt ist am 27. August mit 10 Passagieren und 2273 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 1349 Stück Holz in der Ausreise Nr. 8 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 22.402 kg und 696 Stück Holz, Samarang 5069 kg, Soerabaya 28.470 kg Ceresin, Batavia 5312 kg Ceresin, Suez 3263 kg, Gedda 12.650 kg, Suakim 65 kg Baumwollwaren, Port Sudan 29.374 kg und 39 Stück Holz, Sambo 380 kg Glas, Aden 25.708 kg (worunter 13.800 kg Zucker) und 614 Stück Holz, Djibouti 2160 kg Perlen, Massaua 2663 kg, Hodeidah 5245 kg, Bombay 258.215 kg, Bassorah 28.966 kg, Bushire 1223 kg, Bagdad 1513 kg Calicut, 2192 kg Manufakturwaren, Mahomesah 4155 kg Zündhölzchen, Bahrein 200 kg Glas, Mangalore 1289 kg, Cannanore 1017 kg, Cochin 545 kg Seife, Ahwaz 1590 kg Papier, Colombo 79.383 kg, Calcutta 197 kg Baumwollwaren, Aleppey 9069 kg, Coconade 400 kg Quecksilber, Melbourne 645 kg, Sydney 444 kg Glas, Penang 65.566 kg (worunter 30.840 kg Zucker), Singapore 260.109 kg, Soerabaya 81.102 kg, Batavia 38.802 kg, Samarang 71.016 kg, Macassar 1291 kg, Oleh-leh 1424 kg, Samarinda 963 kg Bier, Belawan Deli 475 kg Papier, Bandjermasin 140 kg Papier, Tontianak 470 kg Papier, Menado 540 kg Papier, Segli 218 kg Seife, Bangkok 7760 kg, Saigon 15.720 kg, Hongkong 86.284 kg, Manilla 14.184 kg, Shanghae 359.057 kg, Tientsin 112.845 kg, Yokohama 237.208 kg und nach Kobè 389.363 kg.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Wotic-Selčan. (Generalversammlung.) Am 27. Mai fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. J. Martinek und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Heinrich Mahling die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Wotic-Selčan statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 1016 Aktien mit 203 Stimmen vertraten. Es betrugen im Jahre 1904: die Transporteinnahmen K 85.383·36 (gegen K 91.195·56 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 567·67 (K 471·46), die Betriebsausgaben K 52.263·77 (K 38.498·22), der Betriebsüberschuß K 33.687·26 (K 53.168·80), die sonstigen Auslagen K 8002·92 (K 6489·89) und der Jahresertrag K 25.684·34 (K 46.678·91). Da der Hypothekardarlehensdienst K 52.078·32 (K 52.097·32) erforderte, ergab sich ein Abgang von K 26.393·98 (K 5418·41), zu dessen Bedeckung der Staat K 8000 (K 1806·14), der Bezirk Selčan K 4500 (K 1806·14) und das Land Böhmen K 8000 (K 1806·14) leisteten. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die Rechnungen und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurden die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Johann Freiherr Mladota v. Solopisk, Wilhelm Holoubek, Dr. Jakob Martinek, Dr. Wilhelm Chodonuský und Franz Kriwan wiedergewählt. [E.-M.-Z. 31.971.]

Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Joachimsthal unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Bürgermeisters Franz Kuhlmann und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Ludwig Juza die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal statt. An derselben nahmen 8 Aktionäre teil, welche 1083 Aktien mit 212 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 47.335·01 (gegen K 45.715·48 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 2274·37 (K 1091·30), die Betriebsausgaben K 27 000 (K 35.804·42), die besonderen Auslagen K 10.405·64 (K 1614·28) und der Betriebs-Nettoertrag K 12.203·74 (K 9507·26). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 101 86 (K 56 64) ergab sich ein Jahresertrag von K 12.305·60 (K 9563·90). Da der Hypothekar-Darlehensdienst K 28.082·20 (K 28 082·20) erforderte und die gesellschaftlichen Verwaltungsauslagen sich auf K 1210 06 (K 1816·33) stellten, wurde die Landesgarantie mit K 16.986·66 (K 20.334·63) in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Die bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrates wurden wiedergewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Bürgermeister Franz Kuhlmann zum Präsidenten wieder- und Direktor Alois Jungwirth zum Vizepräsidenten neugewählt.
[E.-M.-Z. 50.416.]

Rohitscher Lokalbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Julius v. Derschatta und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Doktor Hermann Boeß die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Rohitscher Lokalbahn statt. An derselben nahmen 17 Aktionäre teil, welche 25.560 Aktien mit 2556 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 101.484·31, die verschiedenen Einnahmen K 3232·49, die Betriebskostenvergütung K 65.865·29, die verschiedenen Auslagen K 6021·56 und die Dotierung der Fahrpark-Amortisationsreserve K 4000, so daß sich ein Betriebsüberschuß von K 75.886·85 ergab. Zuzüglich der Aktivzinsen per K 109·63 und abzüglich der Spesen etc. per K 4·57 stellte sich der Jahresertrag auf K 28.935·01. Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 479·22 standen K 29.414·23 zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne eine Dividende von 2·35 Prozent an die Prioritätsaktien zu verteilen und den Rest von K 274·23 auf neue Rechnung vorzutragen. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Dr. Julius v. Derschatta und der bisherige Vizepräsident Oberinspektor Konrad Felgl als solche wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 48.883.]

Reichenberger Straßenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Reichenberg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Theodor Freiherrn v. Liebieg und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Dr. Viktor Ritter v. Steffek die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Reichenberger Straßenbahn-Gesell-schaft statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 3740 Aktien mit 374 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Betriebseinnahmen K 207.996·40 (K 202.376·22), die Einnahmen aus der Stromabgabe K 13.882·65 (K 18.497·01), die Betriebs- und Verwaltungsausgaben K 151.579·14 (K 149.876·46), die Abschreibungen vom Materialkonto K 5000 (0), die Passivzinsen K 5478·33 (K 3718·51) und der Gewinn K 59.821 58 (K 67.278·26). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 40.275·96 (K 44.936·70) standen K 100.097·54 (K 112.214·96) zur Verfügung der Generalversammlung. Letztere genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne eine dreiprozentige Aktiendividende (wie im Vorjahre), das sind K 45.000 zu verteilen, K 23.544 (K 23.250) dem Erneuerungsfonds und K 666 (K 689) dem Reservefonds zuzuführen, dem Exekutivkomitee K 1200 (K 1200) und für Gratifikationen K 1800 (K 1800) zu bewilligen, sowie den Rest per K 27.887·54 (K 40.275·96) auf neue Rechnung vorzutragen. Die turnusmäßig aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Generalrat Karl Mallmann und Kommerzienrat O. Petri wurden sodann wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Theodor Freiherr v. Liebieg und der bisherige Vizepräsident Kommerzienrat Oskar Petri als solche wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 49.885.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CLII. Stückes.) Das am 24. Oktober 1905 herausgegebene CLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2087: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 21. Oktober 1905, Z. 15.759, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2088: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 20. Oktober 1905, Z. 252.662, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLIII. Stückes.) Das am 25. Oktober 1905 herausgegebene CLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2089: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 21. Oktober 1905, Z. 23.634/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2090: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 20. Oktober 1905, Z. 51.860, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2091: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. Oktober 1905, Z. 47.643, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Rann (Steiermark) nach Kroatien-Slawonien.

Nr. 2092: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 21. Oktober 1905, Z. 20.223, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2093: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 21. Oktober 1905, Z. 18.994, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLIV. Stückes.) Das am 26. Oktober 1905 herausgegebene CLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2094: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. Oktober 1905, Z. 48.273, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 2095: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 23. Oktober 1905, Z. 31.946, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLV. Stückes.) Das am 28. Oktober 1905 herausgegebene CLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2096: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 23. Oktober 1905, Z. 154.178, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2097: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 21. Oktober 1905, Z. 31.880, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLVI. Stückes.) Das am 30. Oktober 1905 herausgegebene CLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2098: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 23. Oktober 1905, Z. 50.933, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Verlosungen.

Am 16. Oktober:

Grazer Tramway-Gesellschaft. Aktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 proz. Silberprioritäten I. Em., 5 proz. Goldprioritäten II. Em. und 4 proz. Silberprioritäten, Em. 1890 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. 4½ proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Mai).

Österr. Nordwestbahn. 5 proz. Prioritäten lit. B und 3½ proz. Prioritäten (früher 5 proz. Prioritäten) lit. B (Rückzahlung ab 1. Mai).

Pinzgauer Lokalbahn. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Februar).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil VII, Heft 1, vom 1. Jänner 1904.

Abänderung bestehender und Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die auf Seite 37 des Nachtrages I zum obenbezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze für Ferrosilicium (Siliciumeisen) abgeändert und gleichzeitig solche für Karlsruhe Hafen eingeführt.

Die neuen Frachtsätze betragen:

Nach	Von: Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)		Station der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn
	Bozen-Gries	Matrei	Meran
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig		
1. Stationen der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.			
Karlsruhe Hafen	223	188	259
Mannheim, sowie Mannheim Industriehafen transit	236	203	272
Mannheim Industriehafen	238	205	274
2. Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen.			
Ludwigshafen a. Rhein	239	203	275
3. Station der kgl. Preußischen und großherzogl. Hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz.			
Mannheim Neckarvorstadt gültig bis 31. März 1906	244	211	280
Mannheim Neckarvorstadt gültig ab 1. April 1906	241	208	277

Die obigen Frachtsätze gelten für Ferrosilicium (Siliciumeisen), welches auf elektrischem Wege hergestellt ist.

Wien, am 3. November 1905 T.-A.-B.-Z. 21.053/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905 [1646]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Station Kasniau in den Artikeltarif 3.

Mit Gültigkeit vom 21. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Kasniau in den Tarif 3 der Artikeltarife für den in rubro bezeichneten Verkehr mit nachfolgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach	Im Verkehre mit russischen Stationen der Gruppe	Heller für 100 kg
Kasniau	Brody (Bhf.) trans.	I a und b	224
"	Granica trans., bezw. Szczakowa trans.	II a, b und c	137
"	Nadbrzezie Landungsplatz trans.	I a und b und II a, b und c	194
"	Nowosielitza (Bhf.) trans.	I a und b	265
"	Podwołoczyska (Bhf.) trans.	I a und b	244

Wien, am 4. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.293/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1647]

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. April 1901.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. November 1905 ist der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft getreten.

Er enthält u. a.:

1. Neue Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen den belgischen Seehafenstationen einerseits und Lindau (Stadt) und Rangierbahnhof anderseits.
2. Alphabetisches Verzeichnis der mit besonderen Frachtsätzen ausgerüsteten Warengattungen.
3. Neue Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife für Düngemittel.

Wien, am 2. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.011/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1648]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung der Dienstanweisung Nr. 6, bezw. Nr. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 tritt zum Tarife, Teil II, für den obbezeichneten Eisenbahnverband die Dienstanweisung Nr. 6 und zum Teil III dieses Tarifes die Dienstanweisung Nr. 5 in Kraft.

Die Dienstanweisung Nr. 6 enthält:

Aufnahme mehrerer österreichischer und rumänischer Stationen in den Tarif, Ergänzung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Maschinen u. s. w.), Änderung der Teilfrachtsätze b) des Ausnahmetarifes Nr. 4 A a (landwirtschaftliche Maschinen in Mengen unter 3000 kg), Änderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 (Papier) für den Verkehr mit der Station Pilsen-Skodawerke, Änderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 7 A (Sperrige Güter), Ergänzung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 36 (Schwefelsäure), Ergänzungen und Berichtigungen.

Die Dienstanweisung Nr. 5 enthält:

Ergänzungen der Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition in den österreichischen und ungarischen Lagerhäusern und die Aufnahme der Station Mierlesti in den Ausnahmetarif Nr. 6 A (Getreide).

Wien, am 3. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.231/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1649]

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 sind die auf Seite 10 des Tarifnachtrages IX für obengenannten Kohlenverkehr enthaltenen Frachtsätze von Littitz nach Altrandsberg, Berndorf, Bogen, Haibach, Haselbach, Hunderdorf, Ittling, Konzell, Mitterfels, Rattenberg i. Wald, Steinburg, Straubing und Streifenau zu streichen.

Es gelangen hierfür gemäß Ziffer 5 der Tarifbestimmungen die Frachtsätze ab Nürschan zur Anwendung.

Wien, am 4. November 1905. T.-A.-B.-Z. 20.384/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1650]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages II zum Gütertarife, Teil III.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 19. Oktober 1905, Nr. 121 (Pos. 1554), mit dem Einführungstermine vom 1. Dezember n. St. (18. November a. St.) 1905 verlautbarte Nachtrag II zum Gütertarife, Teil III, für den obbezeichneten Eisenbahnverband gelangt erst am 1. Jänner n. St. 1906 (19. Dezember a. St. 1905) zur Ausgabe.

Wien, am 3. November 1905. S.B. Z. 248-G.V./05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1651]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einbeziehung der Station Groß-Peterwitz der kgl. Eisenbahn-Direktion Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 52 (Bruchsteine, unbearbeitete).

Mit Gültigkeit vom 21. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Groß-Peterwitz der kgl. Eisenbahn-Direktion Kattowitz in den Ausnahmetarif Nr. 52 (Bruchsteine, unbearbeitete) mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Zwischen Groß-Peterwitz und	Pfennig für 100 kg
Podgórze-Bonarka k.k.St.B. Podgórze-Płaszów k.k.St.B.	48
Krakau K.F.N.B. Podgórze-Bonarka K.F.N.B.	48

Wien, am 2. November 1905. T.-A.-B.-Z. 20.246/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1652]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung einer Zuschlagsfrist zur normalen Lieferfrist.

Infolge eingetretener außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse wird im Grunde des § 63 (3), Ziffer 2, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie des § 6 (3), Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vorbehaltlich der aufsichtsbehördlichen Genehmigung und mit Gültigkeit vom 6. November 1905 an bis auf weiteres für die Dauer des unabweislichen Bedürfnisses für Eil- und Frachtgüter aller Art, einschließlich Leichen und lebender Tiere, welche in Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zur Auf- oder Abgabe gelangen oder die Linien derselben transitieren, eine temporäre Zuschlagsfrist von sechs Tagen zu den in den §§ 47 und 63 des obzitierten Betriebsreglements und § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens normierten Lieferfristen festgesetzt.

Prag, am 6. November 1905. Z. 42.123/05.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1653]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Außerkraftsetzung von direkten Frachtsätzen für Wagenladungsgüter im Verkehre zwischen der Station Nagyvárad-Vásártér einerseits und österreichischen Stationen anderseits.

I. Mit Gültigkeit vom 23. November 1905 werden außer Kraft gesetzt:

a) die laut Kundmachung Nr. [726] im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 63 ex 1905 mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906 eingeführten direkten Frachtsätze für Güter des Spezialtarifes 1 im Verkehre zwischen Nagyvárad-Vásártér einerseits und Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf anderseits;

b) die laut Kundmachung Nr. [766] im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 66 ex 1905 mit Gültigkeit vom 25. Juni 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1906 eingeführte direkte Abfertigung von Gütern des Spezialtarifes 1 im Verkehre zwischen der Station Nagyvárad-Vásártér einerseits und österreichischen Stationen anderseits.

II. Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1905 werden außer Kraft gesetzt:

Die laut Kundmachung Nr. [726] im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 63 ex 1905 mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906 eingeführten direkten Frachtsätze für Güter der Klassen A, B, C und der Spezialtarife 2 und 3 im Verkehre zwischen Nagyvárad-Vásártér einerseits und Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf anderseits.

Wien, am 4. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1654]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für das Warenlagerhaus in Érmihályfalva.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Ölsaaten, Ölkuchen, Ölkuchenmehl und Mahlprodukte in vollen Wagenladungen, welche in dem Warenlagerhaus der Sparkassa-Aktiengesellschaft in Érmihályfalva per Eisenbahn anlangen und aus diesem Lagerhause innerhalb 12 Monaten, vom Tage der Einlagerung, per Eisenbahn weiterbefördert werden, wird bis auf Widerruf im Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbande nach Maßgabe der im I. Anhange zum Tarife, Teil I, Abteilung B, enthaltenen „Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden“, die Reexpeditionsbegünstigung für solche Relationen bewilligt, in welchen die Instradierung auf Grund der bestehenden Instradierungsvorschriften über Érmihályfalva erfolgt.

Außer den direkten Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 Heller pro 100 kg berechnet.

Wien, am 3. November 1905. S.B. Z. 12.675-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1655]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung einer Zuschlagsfrist aus Anlaß außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse.

Auf Grund des § 63, Abs. 3, Ziffer 2, Betr.-Regl., bezw. des § 6, Abs. 3, Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird anläßlich der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. November 1905, Z. 51.744, für die Dauer des unabweisbaren Bedarfes eine temporäre sechstägige Zuschlagsfrist zu der reglementarischen Lieferfrist bezüglich jener Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) zur Einführung gebracht, welche sich am 5. November 1905 auf den von den k. k. Staatsbahn-Direktionen Prag und Pilsen betriebenen Linien befinden oder welche nach diesem Zeitpunkte die genannten Staatsbahnlinien transitieren, resp. in Stationen derselben zur Auf- oder Abgabe gelangen.

Wien, am 4. November 1905. E.-M.-Z. 51.744/05.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1656]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Genehmigung der Einführung einer Zuschlagsfrist für die Linie Wien—Triest.

Die am 31. Oktober 1905 kundgemachte Einführung einer Zuschlagsfrist von drei Tagen für die über unsere Linie Wien—Triest zur Beförderung gelangenden Gütersendungen wurde mit Erlaß des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. November 1905, Z. 51.655, genehmigt.

Wien, am 4. November 1905. S.B. Z. 23.088-V IV/05.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1657]

K. k. österreichische Staatsbahnen. Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung des Nachtrages I zu den Kartierungssätzen nach und von Hohenstadt transit, Olmütz-Hodolein transit etc.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 tritt der Nachtrag I zu den vom 1. Dezember 1904 gültigen Kartierungssätzen nach und von Hohenstadt transit, Olmütz-Hodolein transit, Olmütz (St.B.) transit, Proßnitz (K.F.N.B.) transit, Sternberg transit, Triebitz transit, Troppau (K.F.N.B.) transit, Wichstadtl-Lichtenau transit für den direkten Verkehr zwischen den in genannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits in Kraft.

Derselbe enthält:

I. die Einbeziehung der Lokalbahn Hannsdorf—Mähr.-Altstadt;
II. einen Anhang und
III. Änderungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 4. November 1905. T.-A.-B.-Z. 19.286/05.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1658]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Güter des Spezialtarifes 1 von Nyiregyháza nach Strzebowitz.

Mit Gültigkeit vom 21. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, tritt für Güter des Spezialtarifes 1 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen, sowie der im Verkehre mit der Halte- und Ladestelle Strzebowitz im Lokalgütertarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen Verkehrsbeschränkungen von Nyiregyháza nach Strzebowitz der direkte Kartierungsfrachtsatz von 271 Heller pro 100 kg in Kraft.

Wien, am 3. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1659]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Metallpatronen ohne Geschoßzünder für Schnellfeuergeschütze.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1907, gelangen für Metallpatronen ohne Geschoßzünder für Schnellfeuergeschütze von Pozsony nach Granica unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen bei Aufgabe als Frachtgut die nachfolgenden Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg 381 Heller pro 100 kg;
b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg 359 Heller pro 100 kg.

Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger.

Wien, am 3. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.086/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1660]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Lieferfristzuschläge.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 51.744, vom 4. November 1905 wird für Eil- und Frachtgüter aller Art, einschließlich Leichen und lebende Tiere, welche in Prag B.N.B. zur Aufgabe gebracht und bis zum 5. November 1905 die Station Prag B.N.B. noch nicht verlassen haben oder nach Prag B.N.B. adressiert sind und bis zum 5. November 1905 noch nicht zum Bezuge bereitgestellt wurden oder aber nach diesem Zeitpunkte in Prag B.N.B. zur Auf- oder Abgabe gelangen, auf die Dauer des unerläßlichen Bedürfnisses eine sechstägige temporäre Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen festgesetzt.

Prag, am 4. November 1905. Z. 33.558/05.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1661]

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen.

Verkehrsunterbrechungen.

Ab 26. Oktober 1905 wurde wegen Hochwasser in der Strecke Sarajevo—Konjica voraussichtlich der Personenverkehr auf 10 Tage, der Eil- und Frachtenverkehr auf 16 Tage, auf der Montanbahn Vogošća-Čevljanović der Gesamtverkehr auf ca. 6 Tage eingestellt.

Sarajevo, am 31. Oktober 1905. Z. 27.795/05.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1662

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der Güterannahme auf die Annahme zur vorläufigen Einlagerung.

Infolge der Zurückhaltung einer großen Anzahl unserer Güterwagen in Gebieten, in denen sich Verkehrshemmungen ergeben haben, sind wir genötigt, nach § 55 des Betriebsreglements die Güterannahme vom 7. November 1905 an bis auf weiteres auf die Annahme zur einstweiligen Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume zu beschränken, mit dem Vorbehalte, daß die Annahme zur Beförderung erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist.

Wien, am 4. November 1905.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1663]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung der Dienstanweisung Nr. 3.

Mit Gültigkeit vom 21. November 1905 tritt die Dienstanweisung Nr. 3 in Kraft.

Dieselbe enthält an Stelle der im Nachtrag XV, Seite 47, enthaltenen Frachtsätze für Braunkohlenbriketts, neu berechnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 65 (Braunkohlenbriketts) unter Einbeziehung neuer Stationen.

Die im Nachtrag XV für den Verkehr nach Station Stanislau enthaltenen Frachtsätze für Braunkohlenbriketts treten mit 31. Dezember 1905 ohne Ersatz außer Kraft.

Abzüge der Dienstanweisungen sind bei den Verwaltungen der Endbahnen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 4. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.294/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905. [1664]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. Auflage 1. Juli 1905. (Einführung des Nachtrages IV.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 gelangte zum General-Gütertarife, Auflage 1. Juli 1905, der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. November 1905 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Ausland.

Ostdeutscher Privatbahngütertarif. (Einbeziehung der Station Teuplitz Lokalbahnhof.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wurde die Station Teuplitz Lokalbahnhof als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine aufgenommen.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau nähere Auskunft.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verkehr. (Einführung des Ausnahmetarifes 10b etc.) Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1905 ab wurde:

a) der durch Nachtrag 2 zum gemeinsamen Heft II A der preußisch-hessischen Gütertarife eingeführte Ausnahmetarif 10 b (für Saatgut) auf den Hanseatisch-Ostdeutschen Verkehr ausgedehnt, ausgenommen im Verkehre mit den Mecklenburgischen Staatseisenbahnen, der Altona-Kaltenkirchener und der Neubrandenburg Friedländer Eisenbahn;

b) eine ermäßigte Entfernung (153 km) zwischen Mittenwalde (Kr. Templin) und Neu-Ruppin Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn eingeführt;

c) die Ladestelle Friedenau des Bezirkes Berlin in den Tarif einbezogen. Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ferner für den Tierverkehr ist die Ladestelle nicht eingerichtet. Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen sind die Entfernungen durch Anstoß von 4 km an Wilmersdorf-Friedenau oder 4 km an Tempelhof Ringbahn oder 1 km an Steglitz zu ermitteln; die hiernach sich ergebende niedrigste Entfernung ist der Frachtberechnung zugrunde zu legen. Gleichzeitig wird die Ladestelle Friedenau unter Einreihung unter die Berliner Ringbahnstationen in die Ausnahmetarife 5a (gebrannte Steine) und 5b (Pflastersteine) als Empfangsstation einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin und die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Gruppentarif I und Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe. (Einbeziehung der Station Karlsdorf.) Vom 1. November 1905 ab wurde die Station Karlsdorf als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl, zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen an binnenländische Schiffswerften einbezogen, und zwar für den Bereich des Gruppentarifes I und der Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. Jänner 1905. (Eröffnung der Haltestelle Rüdenhausen-Feuerbach auch für den Wagenladungsverkehr.) Die bisher nur für den Stückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Rüdenhausen-Feuerbach ist vom 16. Oktober 1905 an auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Auf Seite 16 des Schnittarifes ist daher bei dieser Station die Verweisungsziffer „4“ nebst der Fußnote zu streichen.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. (Frachtsätze für die Kohlenversandstation Heinrichsglückgrube.) Mit sofortiger Gültigkeit sind die Frachtsätze der Kohlenversandstation „Margarethenschacht der Gottmitunsgrube“ — s. Ausnahmetarif 6, S. 29, lfd. Nr. 51 des Nachtrages IV — auch für Sendungen der bei Lazisk gelegenen Kohlenversandstation „Heinrichsglückgrube“ in Anwendung zu bringen.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Oktober 1900. (Frachtsätze für die Kohlenversandstation Heinrichsglückgrube.) Mit sofortiger Gültigkeit sind die Frachtsätze der Kohlenversandstation „Margarethenschacht der Gottmitunsgrube“ — s. Ausnahmetarif 6, S. 14, lfd. Nr. 51 des Nachtrages IV — auch für Sendungen der bei Lazisk gelegenen Kohlenversandstation „Heinrichsglückgrube“ in Anwendung zu bringen.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Magdeburg — Schönebeck gelegene Station „Westerhüsen“ wird künftig „Salbke-Westerhüsen“ genannt.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Teuchern.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wurde die Station Teuchern als Versandstation für Braunkohlen u. s. w. in den Ausnahmetarif 6 aufgenommen.

Deutsch-Belgischer Gütertarif, Teil II, gemeinschaftliches Heft und Hefte 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 vom 1. März 1904. (Einführung des Nachtrages II zum gemeinschaftlichen Hefte und zu den Heften 1 bis inkl. 9, sowie des Nachtrages III zum Hefte 10.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 trat der Nachtrag II zum gemeinschaftlichen Hefte und zu den Heften 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9, sowie der Nachtrag III zum Hefte 10 in Kraft.

Die Nachträge enthalten u. a.:

Frachtsätze in den allgemeinen Tarifklassen und Ausnahmetarifen 1—4 für eine Anzahl Stationen der Preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, für die Stationen Güstrow, Rostock F. F., Schwerin i. Meckl. und Wismar der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, die Station Ehmen der Braunschweigischen Landeseisenbahn und Ichendorf der Kreis Bergheimer Nebenbahnen, ferner

Frachtsätze für eine Anzahl deutscher und belgischer Stationen in den Ausnahmetarifen 5 I (Holz), 7 (Konverterschlacken), 11 I — bisher 11 — (rohe Kalisalze), 12 (Guano), 13 I und 13 II (Superphosphat), 16 II (feuerfeste Erde), 18 (Zement), 19 (Eisenerz), 21 II (Zinkerze), 22 (Roheisen), 23 I und 23 II (Eisen und Stahl), 28 I (frisches Obst), 33 (ungebleichtes Werggarn und Jutegarn), 36 (Schwefelsäure in Kesselwagen) und 39 (Steinkohlenteerpech), schließlich einen neuen Ausnahmetarif 10 II (Kartoffeln) und 11 II (Steinsalz).

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 16. Dezember 1905 an.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1902. (Änderung.) Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1905 wurde zunächst für den Bereich der Reichseisenbahnen, der Preußisch-hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Militäreisenbahn, unter I A (Frachtsätze des Spezialtarifes III) bei dem Artikel „Kalziumkarbid“ der Zusatz „in Stücken“ gestrichen.

Ausnahmetarif für Saatgut. (Beitritt von Eisenbahnverwaltungen etc.) Die dem Berlin-Stettin-Sächsischen, Magdeburg-Halle-Sächsischen, Norddeutsch-Sächsischen, Thüringisch-Hessisch-Sächsischen, Schlesisch-Sächsischen und Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandsgüterverkehre angehörenden Eisenbahnverwaltungen treten, soweit sie nicht bereits am 10. Oktober 1905 in den Tarif aufgenommen worden sind, für die Zeit vom 26. Oktober 1905 ab dem Ausnahmetarife 10 b für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, und für Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut bei, jedoch mit Ausnahme der nachbezeichneten Bahnen: Großherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-, Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn, Kreis Bergheimer Nebenbahn, Riesengebirgsbahn Zillertal-Krummhübel, Arnstadt-Ichtershausener, Greußen-Ebeleben-Keulaer-, Hohenebra-Ebeleber-, Ilmenau-Groß-Breitenbacher-, Ruhlaer-, Südharz-, Weimar-Berka-Blankenhainer-, Osterwieck-Wasserlebener-, Neuhaldensleber-, Dessau-Wörlitzer, Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ferner werden, außer den bereits unter dem 10. Oktober 1905 einbezogenen sächsischen Stationen, die am Sächsisch-Südwestdeutschen und Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre beteiligten preußischen Stationen für die Zeit vom 26. Oktober 1905 ab in den Ausnahmetarif aufgenommen. Endlich wird mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1905 ab der vorbezeichnete Saatguttarif auch auf den Sächsisch-Württembergischen Güterverkehr ausgedehnt.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsverwaltungen und Stationen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 5. November 1905 wurden die Stationen Simmersdorf des Direktionsbezirkes Halle a. d. Saale, Langenhorst des Direktionsbezirkes Münster i. W., Altenbach der Sächsischen und Rupprechtstegen der Bayerischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen. Am 1. Dezember 1905 wird die Station Leipzig Thür. Bhf. des Direktionsbezirkes Halle a. d. Saale für den Stückgutverkehr geschlossen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsaß-Lothringen. (Aufnahme neuer Artikel in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Artikel „Blei-, Zinn- und Messingfolie, ungefärbt und unbedruckt“ unter die Güter des deutschen Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter eingereiht.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1852 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.919-C I/05		Schotter	Werndorf	Cilli	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zur Erhaltung ärarischer Straßen bestimmt und an die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Cilli, bezw. an ein Organ derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II	47 Heller	37 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
1853 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft**	Überetscherbahn und Bozen-Meraner Bahn	Ziegel	Eppan-Girlan	Meran	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen (à 1000 kg) bis Ende Dezember 1905. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis Ende 1905	Lokaltarif	58·8 Heller	51·8 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1854	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.033-C I/05	**beteiligten Verwaltungen**	**Holz der Pos. H—17, lit. a), b) und c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905**	Barcs	Wien-Matzleinsdorf Wien (St.E.G.)	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittels der Barcs-Pakracer Eisenbahn oder aber aus Slawonien per Achse über die Draubrücke in Barcs anlangen. Bei Sendungen von Stationen der Lokalbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic (exkl. Baranya-Szt. Lörincz selbst), auch von Noskovci trs., sowie von Stationen der Strecke Eszék (exkl.)—Pleternica—Požega der Slawonischen Lokalbahn wird diese Begünstigung auch dann angewendet, wenn die Sendungen nachweislich via Baranya-Szt. Lörincz in Barcs eingelangt sind. Diese Begünstigung findet auf Sendungen nach der Schweiz und nach Bayern, sowie darüber hinaus keine Anwendung**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Tarif für den Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverband**	**158 Heller inkl. Aufladegebühr**	**110 Heller inkl. Aufladegebühr**	**48 Heller**	**Im Kartierungswege**		
1855	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.824-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Steinkohlen und Anthrazit	**sämtlichen Gruben des Ostrau-Karwin-Dombrauer Revieres, dann von Mähr. Ostrau-Oderfurt (K.F.N.B.) und Hruschau (K.F.N.B.)**	Peri trs. Pontebba trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Aufgabe genannter Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür	**vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Tarif für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Franken pro Tonne = 1000 kg** 25·00 18·02		**Kartierung**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
1856	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier in Fässern	Saybusch-Żywiec	Andrychau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, und zwar für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898 und für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. temporärer Anhang hierzu vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	34		Im Kartierungswege		
					Kenty					34				
			Leer retourgehende Bierfässer (unter 8·5 hl Gehalt)	Andrychau	Saybusch-Żywiec	Aufgabe als Frachtgut. Auflieferung in jeder Menge. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen				34				
				Kenty						34				
									Heller	Heller	Heller			
1857	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier in Fässern	Prerau	Kojetein	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	20	17	3	Im Kartierungswege		
					Kremsier				24	18	6			
			Leer retourgehende Bierfässer (unter 8·5 hl Gehalt)	Kojetein	Prerau	Aufgabe als Frachtgut. Auflieferung in jeder Menge. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen			Verschieden	17	Verschieden			
				Kremsier						18				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1858 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz	Bier in Fässern	Napagedl	Wisowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	35 Heller		Im Kartierungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer unter 8·5 hl Gehalt	Wisowitz	Napagedl	Auflieferung in jeder Menge. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen				35 Heller				
1859 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. B—5, ferner Eisen und Stahl der Pos. E—6 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Freistadt i. S.	Karwin	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 10	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Petrowitz oder umgekehrt					10				
1860 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide der Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Pohrlitz	Raigern	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	30 Heller	28 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
					Mödritz				33 Heller	28 Heller	5 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1861	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Klasse I tarifiert werden, dann Möbelbestandteile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet	Wsetin bezw. vice versa	Wall.-Meseritsch transito	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen. Auf-, bezw. Abladen der Sendungen in Wsetin durch den Absender, bezw. Empfänger*)	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	26 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdokumente müssen, insofern das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen in Wsetin durch Organe des Absenders, bezw. Empfängers bewirkt wurde, eine bezügliche Bestätigung der genannten Station tragen	*) Der Absender, bezw. Empfänger, welcher das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen in Wsetin durch eigene Organe bewirken lassen will, hat dieser Station rechtzeitig eine schriftliche Erklärung zukommen zu lassen. (Diese Erklärung kann auch generell, jedoch längstens mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1906 abgegeben werden.) Wurde das Auf-, bezw. Abladen nicht durch Parteiorgane bewirkt, so werden als Vergütung für das von der Bahn besorgte Auf-, bezw. Abladen je 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht
1862	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannten*)	Standing		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898, bezw. temporärer Anhang zum letzterwähnten Tarife vom 1. Jänner 1904	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		*) Die Beförderung von gebranntem Kalk ab Standing nach Tschirm und Ottendorf bei Troppau findet nur über besondere, seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt
					Seitendorf Lokalbahn				20	17	3			
					Bautsch				46	39	7			
					Fulnek				22	18	4			
					Gr.-Glockersdorf				31	25	6			
					Jogsdorf				27	22	5			
					Odrau				23	19	4			
					Schwansdorf				41	34	7			
					Tschirm				38	31	7			
					Wigstadtl				36	29	7			
					Eckersdorf				38	36	2			
					Freihermersdorf				40	39	1			
					Ottendorf bei Troppau				31	28	3			
					Pohrlitz				65	62	3			
					Tobitschau				42	38	4			
					Zborowitz				49	44	5			
					Zdounek				45	41	4			
					Zistersdorf				70	66	4			
				Wernsdorf	Wsetin				31	26	5			
					Rożnau				27	23	4			
					Zistersdorf				67	66	1			
					Pohrlitz				65	62	3			
					Tobitschau				43	39	4			
					Zborowitz				45	44	1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1863 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Frachtgüter aller Art in jeder Menge (mit Ausnahme der sperrigen und der des Ausnahmetarifes I, sowie solcher, bei denen das Gewicht einzelner Kolli mehr als 8000 kg beträgt)	Ustron bezw. vice versa	Skotschau und in nördlicher Richtung darüber hinaus gelegenen Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Für die Güter ab Ustron auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen und für die Güter nach Ustron auf die reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente einen Refaktiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlaß wird nur dann vergütet, wenn sowohl bezüglich der Hauptbahnstrecken, als auch der Lokalbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die vollen ungekürzten Frachtsätze der nebenbezeichneten Lokalgütertarife Anwendung gefunden haben. Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Lokaltarifsätze eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlaß um die gleiche Differenz gekürzt
1864 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Frachtgüter der Klassen I II A	Friedek-Mistek bezw. vice versa	Rožnau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	**Heller** 94 81 67	**Heller** 65 60 54	**Heller** 29 21 13	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
1865	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker der Pos. Z—15 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Grußbach-Schönau	Wien Nordbahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899	82	65	17	Im Kartierungswege		
			Zucker der Pos. Z—15 b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Grußbach-Schönau	Wien Nordbahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen.			80	65	15			
1866	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter der Klasse I	Olmütz K.F.N.B.	Bautsch	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	153	115	38	Im Kartierungswege		
			II						128	90	38			
			A						107	84	23			
			I	Troppau K.F.N.B.	Bautsch				136	104	32			
			II						114	88	26			
			A						98	88	10			
				bezw. vice versa										
1867	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schiefer, roh, sowie Schieferplatten aus Pos. S—51 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Bautsch	Olmütz K.F.N.B. loko und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang zum Lokalgütertarife für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1904	55	51	4	Im Kartierungswege		
				Tschirm					52	48	4			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 Die Publikation erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1868	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Bautsch	Proßnitz K.F.N.B	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 96	Heller 77	Heller 19	Im Kartierungswege		
				Bautsch	Sternberg K.F.N.B.				92	66	26			
			Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 und Malz der Pos. M—8 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Bautsch	Olmütz K.F.N.B.				86 Heller	58 Heller	28 Heller			
				bezw. vice versa										
1869	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Garne der Pos. G—3 a) und b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Wien Nordbahnhof	Bennisch	Aufgabe als Frachtgut. In beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 318	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Olmütz K.F.N.B.	Bennisch					132				
			Garne der Pos. G—3 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Wien Nordbahnhof	Bennisch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen			237 Heller	217 Heller	20 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1870 V.-Bl. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Czernotin-Keltsch	Mähr.-Weißkirchen L.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 13	Heller 8	Heller 5	Im Kartierungswege		
			Zuckerrüben	Milotitz	Mähr.-Weißkirchen L.B.				17	13	4			
1871 V.-Bl. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Fulnek	Stauding	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 25	Heller 20	Heller 5	Im Kartierungswege		
			Zuckerrüben	Seitendorf L.B.	Stauding				23	18	5			
			Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle der Zuckerfabrikation, auch gedörrt oder getrocknet, ferner Saturationsschlamm	Stauding	Fulnek				23	18	5			
			Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle der Zuckerfabrikation, auch gedörrt oder getrocknet, ferner Saturationsschlamm	Stauding	Seitendorf L.B.				21	16	5			
1872 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Zistersdorf	Hohenau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 23	Heller 18	Heller 5	Im Kartierungswege		
			Zuckerrüben	Eichhorn	Hohenau				19	14	5			
			Zuckerrüben	Nieder-Absdorf	Hohenau				19	12	7			
			Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle der Zuckerfabrikation	Hohenau	Zistersdorf				23	18	5			
			Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle der Zuckerfabrikation	Hohenau	Eichhorn				19	14	5			
			Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle der Zuckerfabrikation	Hohenau	Nieder-Absdorf				19	12	7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1873 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5, lit. c) und d), ferner Eisen und Stahl der Pos. E—6 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Mähr. Ostrau-Oderfurt Schönbrunn	Marchegg K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	**Heller** 132 130	**Heller** 118 118	**Heller** 14 12	Im Kartierungswege		
1874 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5, lit. c) und d), ferner Eisen und Stahl der Pos. E—6 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Oderberg K.F.N.B.	Marchegg K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	135 Heller	122 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		
1875 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eisen (Roh-) der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Mähr. Ostrau-Oderfurt Schönbrunn	Marchegg K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	**Heller** 84 83	**Heller** 77 77	**Heller** 7 6	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1876 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Güter aller Art	Bielitz transit oder umgekehrt	Biala	Aufgabe der Sendungen mit direkte von Stationen fremder Eisenbahnen nach Biala (loko) oder umgekehrt lautenden Frachtbriefen. Frachtberechnung bis, bezw. ab Bielitz auf Grund direkter (im Verkehre mit Stationen fremder Eisenbahnen bestehender) Frachtsätze. Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Geringste Fracht von 40 Heller für eine Sendung	Frachtberechnung auf Grund des (tarifmäßigen) Frachtsatzes von 4 Heller für 100 kg mit der Maßgabe, daß für eine Sendung als geringste Fracht 10 Heller angerechnet wird	Verschieden	Im Kartierungswege		
1877 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zucker der Pos. Z—15 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905, ferner Kandiszucker	Bedihošt Bisenz-Pisek Chropin Chybi Freiheitsau Göding Hohenau Hullein Kojetein Leipnik Lundenburg Mähr. Ostrau-Oderfurt Olmütz K.F.N.B. Prerau Rohatetz Rohrbach i. M. Troppau K.F.N.B. Ung. Hradisch	Marchegg transit (für Sendungen nach ungar. Stationen und darüber hinaus)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	Heller 71 44 65 104 92 37 25 58 63 68 30 90 70 63 40 44 97 48	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1878 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rückstände, erdige, kalkhaltige, der Sodafabrikation nach Leblanc	Hruschau	Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe als Frachtgut und Verladung in offen gebauten Wagen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen als Düngemittel Verwendung finden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes IV/a des in Spalte 8 angeführten Tarifes	Verschieden	Im Kartierungswege		
1879 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Porphyrsteine, und zwar: unbearbeitete Bruchsteine und Schotter aus Pos. 8—51 a), dann roh behauene Steine (ausgenommen Pflastersteine) aus Pos. 8—51 b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Krzeszowice	allen Stationen	Verwiegung auf der Geleisebrückenwage in Krzeszowice	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wägegeld: 80 Heller für den Wagen	Wägegeld: 40 Heller für den Wagen	40 Heller für den Wagen	Im Kartierungswege		
1880 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Korksteine und Korksteinplatten	Wien (Nordbahnhof)		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Schönbrunn				135	121	14			
					Krakau				183	181	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1881 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Böhmischen Nordbahn**		Traversen, eiserne	Kralup B.N.B.	Warnsdorf B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II	114	57	57	Im Rückvergütungswege	Originalfrachtbriefe bis Ende März 1907	Die Sendungen müssen an das Stadtamt in Warnsdorf adressiert sein und zum Neubau der Realschule in Warnsdorf Verwendung finden
			Kalk, gebrannter, und Zement	Prag B.N.B.					60	39	21			
1882 V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.096-C I/05		Tabak, roh, und zwar: Tabakblätter, unbearbeitete, ferner Tabakschrot	**Siehe untenstehende Tabelle**		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der Sendungen von 10.000 kg obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von		Nach: Divača (für Rovigno) a)	Divača (für Rovigno) b)	Klagenfurt (S.B.) a)	Klagenfurt (S.B.) b)	Laibach (S.B.) a)	Laibach (S.B.) b)
		Heller für 100 kg					
Budapest (S.B.) transit . . .	I	261	232	297	292	256	—
	II	—	—	292	287	—	—
	III	—	—	—	—	262	—
	IV	—	—	—	—	292	—

ad I) Nur gültig für Sendungen von . . Arad
„ II) „ „ „ „ „ . . Nyir-Bátor
„ III) „ „ „ „ „ . . Ermihalyfalva
„ IV) „ „ „ „ „ . . Kis-Kun-Felegyháza

} und darüber hinaus gelegenen Stationen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1883	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.003-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Kohlen, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Köflach	Cilli	**Nachweisung eines Verfrachtungsquantums von mindestens 4000 Tonnen zu 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Anhang zu den Lokaltarifen der Südbahn	85 Heller	82 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
1884	V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 110.559-A 5/05	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Holz des Spezialtarifes 2	Mastig	Mittelwalde	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	59 Heller	50 Heller	9 Heller	Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1907 bei der Österr. Nordwestbahn einzureichen sind	Die Rückvergütung erfolgt nur für jene Anzahl Sendungen, für welche ein gleiches Quantum Schnittmaterial ab Mittelwalde nach Deutschland über die Linien der Österr. Nordwestbahn durch Vorlage der entsprechenden Frachtbrief-Duplikate als versandt nachgewiesen wird
				Falgendorf-Widach					61 Heller	50 Heller	11 Heller			
				Arnau					68 Heller	58 Heller	10 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1885	**V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905** **Österr. Nordwestbahn** Z. 110.559-A 5/05	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Holz über 2·5 m Länge	Mittelwalde	Reichenberg	**Aufgabe als Frachtgut.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österr. Grenzverkehr, Teil II, vom 1. Jänner 1903	66 Pfennig	52 Pfennig	14 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1907 bei der Österr. Nordwestbahn einzureichen sind	Die Sendungen müssen für Deutschland bestimmt sein. Bei eventueller Verwendung von auf die deutsche Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen haben diese den Vermerk zu tragen: „Von Mittelwalde nach Tetschen, bezw. Reichenberg, im Österr. Grenzverkehr."
					Tetschen				77 Pfennig	65 Pfennig	12 Pfennig			
1886	**V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905** **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 48.068/05	Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz	Magnesit der Pos. M—2 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Unter-Kralowitz	Prag (St.B.)	**Aufgabe als Frachtgut.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	80 Heller	67 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		
1887	**V.-B. Nr. 128 v. 7./XI. 1905** **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 50.540/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Rundholz der Pos. H—17, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Dragosza	Russ Moldawitza-Säge	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein im Bestellungsrayon der genannten Bestimmungsstation befindliches Holzsägewerk adressiert sein und von demselben zum Verschnitte daselbst bezogen werden. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 20. Oktober 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	13 Heller	8 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Offert-Ausschreibung.

Seitens der k. k. Staatsbahnen gelangt die Lieferung und Aufstellung der neuen Eisenkonstruktion für die Schlitzabrücke km 0·4/5 der Linie Tarvis—Laibach samt der Ausschiebung und Abmontierung der bestehenden Eisenkonstruktion, einschließlich der erforderlichen Gerüste, im allgemeinen öffentlichen Offertwege zur Vergebung.

Für diese Eisenkonstruktion mit 65·80 m Stützweite gelangen 300 t Eisenmaterial zur Verwendung.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen für 100 kg Neumaterial. Für die in Rückgewinn kommende Konstruktion ist für den Fall der Überlassung derselben an den Ersteher der Arbeiten ein Angebot zu stellen.

Die Offerte sind bis **28. November 1905, 12 Uhr mittags,** bei der Abteilung 2 (Expedit) der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu überreichen. Die Eröffnung der Offerte erfolgt daselbst am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags.

Die Offerenten haben mit ihrem Angebote bis zur Entscheidung über dasselbe im Worte zu verbleiben.

Das vor der Eröffnung der Offerte bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu erlegende Vadium beträgt K 9000.

Als Termin für die Vollendung der Arbeiten werden 30 Wochen, gerechnet vom Tage des Eintreffens der Bestellung, bezw. vom Tage des Empfanges der Detailpläne, festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die zu benützenden Offertformulare, die Bedingnishefte, die generellen, die Detailpläne, sowie die Gewichtsberechnung der neuen Eisenkonstruktion und die Pläne der bestehenden Brücke liegen ab 1. November bei der Abteilung 3, Gruppe für Unterbau, der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zur Einsicht auf.

Ausschließlich der Detailpläne und der Gewichtsberechnung der neuen und der Pläne der bestehenden Brücke können sämtliche Offertbehelfe daselbst auch bezogen werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Ablehnung der Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Villach, im November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Offert-Ausschreibung.

Im Wege einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung wird der Aufbau eines Stockwerkes über dem Magazinsmittelbau in der Station Stanislau der Linie Lemberg—Itzkany zur Ausführung übergeben.

Die zu vergebende Leistung belauft sich auf ca. K 17.000.

Der Termin für die Fertigstellung wird auf den 30. Juni 1906 festgestellt.

Die vorschriftsmäßig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für den Aufbau eines Stockwerkes über dem Magazinsmittelbau in der Station Stanislau"** versehen, spätestens am **24. November 1905, 12 Uhr mittags** (Stadtzeit), beim Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu überreichen oder franko einzusenden.

Die Offerteröffnung, zu welcher die Offerenten oder deren Bevollmächtigte zugelassen werden, findet an demselben Tage um 3 Uhr nachmittags (Stadtzeit) im Amtslokale der genannten Staatsbahn-Direktion statt.

Das bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu deponierende Vadium beträgt K 850.

Die Bestätigung über den Erlag des Vadiums soll dem Offerte beigeschlossen werden.

Zu spät angelangte, nicht vorschriftsmäßig gestempelte oder mit Bestätigung über den Erlag des Vadiums nicht versehene Offerte bleiben unberücksichtigt.

Die Projektspläne, die Baubeschreibung, der Kostenvoranschlag und die Offertformulare, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingnisse liegen ab 6. November 1905 im Bureau für Bahnerhaltung und Bau während der Amtsstunden zur Einsicht auf und müssen von dem Offerenten vor der Offerteinbringung als „eingesehen" unterfertigt werden.

Stanislau, im Oktober 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 129. Wien, 9. November 1905. XVIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. November 1905, Z. 51.416, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Österreich.

Mit dem h. ä. Schreiben vom 14. Oktober 1905 wurde dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die nachstehenden Eisenbahnstrecken dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. Die am 16. Juli 1905 eröffnete Lokalbahn Brünn-Lösch;
2. die am 6. August 1905 eröffneten Fortsetzungslinien Kirchberg a. P. — Laubenbachmühle und Mank — Ruprechtshofen der Niederösterreichischen Landeseisenbahnen;
3. die am 24. August 1905 eröffnete Teilstrecke Strzyłki-Topolnica — Sianki der Linie Lemberg — Sambor — galizisch-ungarische Grenze;
4. die am 8. September 1905 (für den Güterverkehr und am 20. September 1905 für den Personen- und Gepäcksverkehr) zur Eröffnung gelangte Strecke Schwarzach-St. Veit — Bad Gastein;
5. die am 4. Oktober 1905 zur Eröffnung gelangte Lokalbahn Hannsdorf — Mähr.-Altstadt;
6. die am 12. Oktober 1905 zur Eröffnung gelangte Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz — Luhatschowitz, und
7. nachträglich die Gablonzer elektrischen Bahnen mit den Linien:
   Reichenau—Gablonz (Alter Markt)—Johannesberg,
   Brandl—Alter Markt—Bad Schlag,
   Brandl—Reinowitz und
   Bahnhofstraße—Gablonzer Bahnhof.

Die unter 1 und 6 genannten Lokalbahnen werden vom Konzessionär, die unter 7 genannten Linien von der Gablonzer Straßenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft betrieben.

Die unter 2 genannten Linien stehen im Betriebe des Niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes und die übrigen Bahnstrecken (3—5) im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge der Anmeldungen unter 1, 2, 6 und 7 erscheint eine Änderung der Eisenbahnliste, Abschnitt „Österreich-Ungarn“, I. „Im Reichsrate vertretene Königreiche und Länder“, A, nach folgenden Richtungen erforderlich:

a) Nach der Ziffer 1 (k. k. österr. Staatsbahnen) ist als neue Ziffer 2 einzuschalten: „2. Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz—Luhatschowitz“;
b) nach der dermaligen Ziffer 5, neu 6 (Bozen-Meraner Eisenbahn), ist als neue Ziffer 7 einzuschalten: „7. Lokalbahn Brünn-Lösch“;
c) nach der dermaligen Ziffer 7, neu 9 (Friedländer Bezirksbahnen), ist als neue Ziffer 10 einzuschalten: „10. Gablonzer elektrische Bahnen“;

d) in der dermaligen Ziffer 12, neu 15 (Niederösterreichische Landesbahnen), ist die Bezeichnung der Linie „St. Pölten—Kirchberg a. P.—Mank“ auf „St. Pölten—Laubenbachmühle—Ruprechtshofen“ abzuändern;

e) die dermaligen Ziffern 13—22 in dem in Rede stehenden Abschnitt I A sind auf 16—25 und jene in den Abschnitten I B und I C von 23—57 auf 26—60 abzuändern.

Infolgedessen sind auch die Zitierungen rücksichtlich „Österreich“ in den Anmerkungen zu den Abschnitten „Österreich-Ungarn“ III (Bosnien-Herzegowina), dann „Deutschland“, „Italien“, „Rumänien“ und „Rußland“ entsprechend abzuändern.

Aus Anlaß der Anmeldung der unter Ziffer 3—5 genannten Bahnstrecken erscheint eine Änderung der Liste nicht erforderlich.

Die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen Anwendung findet (vgl. die h. ä. Kundmachung vom 16. März 1905, R.-G.-Bl. Nr. 46, abgedruckt im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 38 ex 1905), hat demgemäß folgende abgeänderte Fassung erhalten:

Österreich-Ungarn

(nebst Bosnien-Herzegowina).

I. Im Reichsrate vertretene Königreiche und Länder

(einschließlich Liechtenstein).

A. Sämtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Österreich oder in Ungarn betrieben werden.

1. K. k. österreichische Staatsbahnen, mit Einschluß der auf fürstlich Liechtensteinschem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirch—Buchs; dagegen mit Ausschluß:

a) folgender dalmatinischen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen:

α) Spalato—Siverić—Knin,

β) Perković-Slivno—Sebenico,

γ) Spalato—Sinj;

b) der schmalspurigen Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murtalbahn).

2. Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz—Luhatschowitz.
3. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
4. Böhmische Kommerzialbahnen.
5. Böhmische Nordbahn.
6. Bozen-Meraner Eisenbahn.
7. Lokalbahn Brünn-Lösch.
8. Buschtěhrader Eisenbahn.
9. Friedländer Bezirksbahnen, bestehend aus den Lokalbahnen:
Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf;
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf (Strecke bis Heinersdorf a. T.) und
Raspenau-Weißbach.
10. Gablonzer elektrische Bahnen.
11. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
12. Kaschau-Oderberger Bahn (auf österreichischem Gebiete betriebene Linien).
13. Mährisch-Schlesische Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau).
14. Neutitscheiner Lokalbahn.
15. Niederösterreichische Landesbahnen, bestehend aus den Linien Gänserndorf—Gaunersdorf; Gmünd—Groß-Gerungs und Gmünd—Litschau—Heidenreichstein; Korneuburg—Ernstbrunn und St. Pölten—Laubenbachmühle—Ruprechtshofen.
16. Österreichische Nordwestbahn.
17. Osterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
18. Přivoz-Mähr.-Ostrau—Witkowitzer Lokalbahn.
19. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
20. Salzkammergut-Lokalbahn.
21. Südbahn-Gesellschaft (auf österreichischem Gebiete betriebene Linien), mit Ausschluß der Lokalbahnen:

c) Grobelno-Rohitsch (Rohitscher Lokalbahn);

d) Kapfenberg-Seebach-Au;

e) Kühnsdorf-Eisenkappel;

f) Mödling-Hinterbrühl nächst Wien (mit elektrischem Betriebe);

g) Pöltschach-Gonobitz;

h) Preding-Wieselsdorf—Stainz;

i) Überetscherbahn (Lokalbahn Bozen-Kaltern und die elektrisch betriebene Kleinbahn Kaltern-Mendel [Mendelbahn]).

22. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
23. Stauding-Stramberger Lokalbahn.
24. Eisenbahn Wien-Aspang, mit Ausschluß:

k) der Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg der Schneebergbahn.

25. Die von den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen von Lawoczne bis zur ungarischen Landesgrenze und von Fehring bis zur ungarischen Landesgrenze, sowie der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft von Marchegg bis zur ungarischen Landesgrenze,

endlich die von der Györ-Sopron-Ebenfurter[1]) Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn von Ebenfurt bis zur ungarischen Landesgrenze.

Anmerkung.
[1]) Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Die in der Abteilung

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden,

bisher unter Ziffer 23 bis 54 eingetragenen Bahnstrecken haben die Ziffer 26 bis 57 und die in der Abteilung

C. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen befinden,

bisher unter Ziffer 55 bis 57 bezeichneten Bahnstrecken die neuen Ziffern 58 bis 60 erhalten.

Mit Rücksicht auf die in der Bezifferung der unter lit. B und C eingetragenen Bahnstrecken vorgenommenen Änderungen sind auch die auf „Österreich“ bezughabenden Anmerkungen an den nachstehenden Stellen wie folgt abgeändert worden:

Bei Bosnien-Herzegowina auf:
Österreich, Ziffer 58, 59, 60 (statt 55, 56, 57);

bei Deutschland auf:
Österreich, Ziffer 30 bis und mit 53 (statt 27—50);

bei Italien auf:
Österreich, Ziffer 26, 27, 28, 29 (statt 23, 24, 25, 26);

bei Rumänien auf:
Österreich, Ziffer 57 (statt 54);

bei Rußland auf:
Österreich, Ziffer 54, 55, 56 (statt 51, 52, 53).

Der Eintritt der dem Internationalen Ubereinkommen neu unterstellten Linien in den internationalen Transportdienst ist bei den unter 2—5 aufgeführten Strecken vom Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen, weil dieselben solchen Verwaltungen angehören, welche bereits in der Eisenbahnliste aufgenommen sind, dagegen bei den unter 1, 6 und 7 angeführten Bahnen gemäß Art. 58 (2) des Internationalen Übereinkommens erst nach einem Monate vom Datum des gegenständlichen Benachrichtigungsschreibens.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 28. Oktober 1905 Kenntnis gegeben.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. Oktober 1905, Z. 48.901, an die Eisenbahnverwaltungen, betreffend das Erscheinen einer Neuauflage des Heftes 107 der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.

Unter Bezugnahme auf die h. ä. Einführungserlässe vom 30. August 1905, Z. 25.427 (Vrdgs.-Bl. Nr. 105), und vom 20. Februar 1905, Z. 6839 (Vrdgs.-Bl. Nr. 24), betreffend das Inkrafttreten der neuen Verordnungen, betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die Vorlage der Tarife, bezw. über die Veröffentlichung der Tarife, wird die geehrte Verwaltung in Kenntnis gesetzt, daß die Aufhebung der bisher in Geltung gewesenen einschlägigen Verordnungen die Neuauflage des Heftes 107 der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen notwendig gemacht hat.

Da die Drucklegung dieses Behelfes, welcher von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zum Preise von 60 Heller erhältlich sein wird, bereits im Zuge ist, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, ihren etwaigen ersten Bedarf dieses Heftes, welches das gesamte einschlägige Material einschließlich der in Frage kommenden Erlässe und Entscheidungen enthalten wird, der genannten Druckerei zur Bemessung der Höhe der Auflage ehetunlichst bekanntzugeben.

Für den Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Dr. Röll m. p.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. Oktober 1905, Z. 34.377,*) an die Privatbahnverwaltungen, betreffend eine Änderung in der Abgabe des Uhrenzeichens für die in Wien einmündenden Bahnen.

In teilweiser Abänderung der Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Jänner 1891, Z. 3/H.M., und vom 27. Oktober 1891, Z. 43.914, betreffend die Einführung der mitteleuropäischen Zeit (M.E.Z.) im Eisenbahndienste, wird ab 15. Dezember 1905 die Abgabe des Uhrenzeichens von der k. k. Sternwarte im Wege des k. k. Zentral-Telegraphenamtes Wien für die in Wien einmündenden Bahnen nicht mehr wie bisher nach Wiener Zeit, sondern nach mitteleuropäischer Zeit (Bahnzeit) erfolgen.

Bei diesem geänderten Vorgange erscheinen jene Übelstände beseitigt, welche sich durch die seitens der einzelnen Bahnverwaltungen bisher notwendige Rektifizierung der Wiener Zeit auf mitteleuropäische Zeit ergeben haben.

*) Ein analoger Erlaß wurde an die k. k. Staatsbahn-Direktionen und an die k. k. Betriebsleitung Czernowitz gerichtet.

Der eigentliche Vorgang bei Abgabe des Uhrenzeichens, sowie des vorangehenden Zirkularaufrufes wird unverändert beibehalten, eine Änderung tritt nur rücksichtlich des Zeitpunktes der Abgabe ein.

Das Uhrenzeichen von der Zentralstelle besteht bekanntlich aus 12 Strichen, die am Streifen des Morse-Apparates erscheinen. Die Zeit, während welcher einer dieser Striche entsteht, beträgt eine Sekunde. Je 2 Striche sind durch einen Zwischenraum, welcher ebenfalls einer Sekunde entspricht, getrennt. Zur Abgabe des ganzen Uhrenzeichens sind somit 23 Sekunden erforderlich.

Der erste Tasterdruck für das Uhrenzeichen wird daher in Hinkunft um

11 Uhr 38 Minuten 38 Sekunden M.E.Z.

erfolgen, der zwölfte Tasterdruck um

11 Uhr 39 Minuten 0 Sekunden M.E.Z.

Dementsprechend ist die im Telegraphenbureau befindliche Dienst- (Normal-) Uhr, nach deren Zeitangaben in der bisherigen Art und Weise um 12 Uhr M.E.Z. das allgemeine Uhrenzeichen für die Strecke zu erfolgen hat, im Zeitpunkte des Erscheinens des zwölften Striches auf dem Papierstreifen des Morse-Apparates auf

11 Uhr 39 Minuten

einzustellen und zeigt solcherart richtige mitteleuropäische Zeit.

Die in Betracht kommenden Dienststellen sind von der Neuerung in der Abgabe des Uhrenzeichens rechtzeitig in Kenntnis zu setzen.

Wrba m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl. (Projekt für die Errichtung einer Personenhaltestelle bei km 5·8/9: Anberaumung der Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reutte hat unterm 30. Oktober über das von der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Reutte-Schönbichl vorgelegte Projekt für die Errichtung einer im genehmigten Detailprojekte der genannten Lokalbahn nicht vorgesehenen Personenhaltestelle nächst der Ulrichsbrücke über den Lechfluß und der Abzweigung der Reichsstraße nach Füssen von der Reichsstraße Reutte—Pfronten bei km 5·8/9 der im Baue befindlichen Lokalbahn Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl im Sinne der Bestimmungen des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Durchführung der Stationskommission und der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für den 22. November anberaumt. [E.-M.-Z. 51.425.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Sudoměř-Skalsko nach Alt-Paka. (Genehmigung des Projektes für die Laderampe in der Station Libochowitz-Kost.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. Oktober das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für die Errichtung einer Laderampe in der Station Libochowitz-Kost der normalspurigen Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 42.003.]

Eisenbahnlinie Schwarzach—St. Veit—Möllbrücken (Tauernbahn). (a) Verlegung der Haltestelle Böckstein samt Linienrückung von km 32·950 bis km 33·730 und b) Einschaltung je eines Durchlasses in km 30·4/5 und in km 30·6/7 der Teilstrecke Schwarzach—Böckstein—Landesgrenze der Tauernbahn; Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Schwarzach i. P. vorgelegten Begehungsoperate, und zwar:

a) für die Verlegung der Haltestelle Böckstein samt Linienrückung von km 32·950 bis km 33·730, und
b) für die Einschaltung je eines Durchlasses in km 30·4/5 und in km 30·6/7 der Teilstrecke Schwarzach—Böckstein—Landesgrenze der Tauernbahn

wurden vom fachlichen Standpunkte aus als entsprechend befunden und prinzipiell genehmigt. Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. Oktober 1905, Z. 50.414, die obbenannten Operate an die k. k. Landesregierung in Salzburg zur Amtshandlung nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der k. k. Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Kommissionsergebnisses den Baukonsens, eventuell ex commissione, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums bei gleichzeitiger Aufhebung jener Kommissionsbestimmungen, welche auf Grund der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung vom 11. Juni 1902 hinsichtlich des Streckenteiles von km 32·950 bis km 33·730 getroffen wurden, zu erteilen. [E.-M.-Z. 50.414.]

Eisenbahnlinie Klagenfurt—Triest-St. Andrae. (Desinfektionsanlage am Zentralbahnhofe in Klagenfurt: Anordnung der Bauverhandlung.) Das vom Verwaltungsrate der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Projekt für die am Zentralbahnhofe in Klagenfurt auszuführende Anlage zur Desinfektion der zum Viehtransporte benützten Eisenbahnwagen wurde vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und prinzipiell genehmigt. Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. November, Z. 43.002, das gegenständliche Projekt an die k. k. Landesregierung in Klagenfurt zur Begutachtung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der k. k. Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Einladung übermittelt, die Bauverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung unter einem ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der Prüfung des Projektes den Baukonsens für das Desinfektionsgebäude an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 43.002.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Salzkammergut-Lokalbahn-Gesellschaft. (Stationsnamensänderung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Hüttenstein Ausweiche- und Verladestelle in „Aich Verladestelle“ genehmigt. [E.-M.-Z. 50.473.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 18. Oktober der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Johann Kovordány und Konsorten in Körösbánya für ein schmalspuriges Lokalbahnnetz (70 cm Spurweite) mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb, und zwar:

a) für eine von der Station Nagy-Szöllös der Linie Bátyu—Nagy-Szöllös—Kyrályháza ausgehende, bis Ilosva,
b) für eine von der zukünftigen Station Nagy-Szöllös der Linie a) ausgehende, bis Kereczke;
c) für eine von der Station Huszt der Linie Királyháza—Huszt—Taraczköz ausgehende, bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze am Fuße der Karpathen;

d) für eine von der zukünftigen Station Huszt der Linie c) abzweigende, bis Dolha;
e) für eine von der projektierten Station Herincze der Linie d) abzweigende, bis Ökörmező und von dort aus bis zum Fuße der Karpathen;
f) für eine von der Station Bustyaháza der Linie Királyháza—Bustyaháza—Taraczköz ausgehende, bis Ökörmező führende Linie.

2. Mit Erlaß vom 19. Oktober der Aktiengesellschaft „Matra-Körösvidéki egyesült helyi érdekü vasutak" (Matra-Köröser Regional-Lokalbahnen):
a) für eine von der Station Heves der Linie Kis-Terenne—Heves—Kis-Ujszállás ausgehende und diese in der Station Jászberény mit der Lokalbahn Hatván-Jászberény-Szolnok verbindende;
b) für eine von der zukünftigen Station Jászberény der Linie a) abzweigende und diese in der Station Nagykáta mit der Linie Budapest—Nagykáta—Szolnok verbindende;
c) für eine als Variante der Linie b) von der Station Jászberény abzweigende und diese in der Station Sülysáp mit der Linie Budapest-Rákos—Sülysáp—Ujszász verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 19. Oktober dem Bozovicser Gutsbesitzer Gustav Szabó und Konsorten für eine von der Station Fehértemplom (Weißkirchen im Banat) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der projektierten Lokalbahnen Fehértemplom-Versecz und Fehértemplom—Uj-Moldovan abzweigende, bis Bozovics führende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 19. Oktober dem Eisenbahn-Bauunternehmer Johann Kovordány in Körösbánya
a) für eine von der Station Zombor der Lokalbahn Baja-Zombor-Ujvidék (Neusatz) und der Linie Szabadka—Zombor—Baja abzweigende und diese in der zukünftigen Station Kis-Köszeg mit der projektierten Lokalbahn Kis-Köszeg—Baranya-Monostor verbindende;
b) für eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) nächst Kis-Köszeg ausgehende, bis zur gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation führende
normalspurige Lokalbahn, eventuell schmalspurige Kleinbahn (70 cm Spurweite) mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 21. Oktober dem Albert Pethő und Konsorten in Garam-Berzencze für eine von der bisherigen Haltestelle Kovácsi der Linie Párkány-Nána—Kovácsi—Garam-Berzencze abzweigende und diese in der Station Aranyos-Marót, eventuell deren Nachbarstation Kis-Tapolcsányi mit der Linie Ersék-Ujvár (Neuhäusel)—Aranyos-Marót—Kis-Tapolcsány (Zsitvatalbahn) verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Lokalbahn Körös (Krizevac)-Belovár-Verőcze (Slavonisch-Virovitica)-Barcs. (Erhöhung des Anlagekapitales.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Körös-Barcs die Bewilligung erteilt, ihr Aktienkapital um K 121.800 zu erhöhen, welche Summe zur Vermehrung und Erweiterung der Geleiseanlagen in Stationen des gesellschaftlichen Netzes zu verwenden ist.

Lokalbahn Alkenyér-Kudzir. (Erteilung der Konzession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmung Gfrerer-Schoch & Großmann die Konzession zum Baue und Betriebe einer von der Station Alkenyér der Linie Arad—Alkenyér—Tövis ausgehenden, im Bereiche des Komitates Hunyad (Siebenbürgen) bis Felkenyér und weiterhin bis zu den dortigen Hochöfen führenden normalspurigen Lokalbahn mit Dampfbetrieb erteilt. Die Baukosten der vorbenannten Linie sind mit K 1,280.000 bemessen, von welcher Summe Beträge von K 51.200 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 10.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ergänzung der Unfallverhütungsvorschriften bei den Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.) Durch einen Erlaß des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 21. Oktober werden diese Vorschriften in Abschn. C I 8, Z. 5, durch folgende Bestimmung ergänzt:

„5. Die Entwicklung von Staub beim Zerkleinern von Karbid und beim Zubereiten giftiger Farben ist nach Möglichkeit zu vermeiden Zur Verhütung der gesundheitsschädlichen Folgen des Einatmens solchen Staubes haben die Arbeiter Respiratoren anzulegen. Trockene giftige, insbesondere auch bleihaltige Farben sind zuerst behutsam auf dem Reibstein mit Firnis anzumachen und dann in die Farbmühle zu geben. Den damit beschäftigten Arbeitern ist das Rauchen, Kauen und Schnupfen von Tabak während der Arbeit untersagt. Hände und Arbeitskleider sind tunlichst vor Verunreinigung mit den Farben zu hüten. Haar, Bart und Fingernägel sind möglichst kurz geschnitten zu halten. Die Arbeiter dürfen die Arbeitsstätte erst dann verlassen und Speisen und Getränke erst dann, und zwar in einem besonderen, nicht zur Arbeit benützten Raum einnehmen, wenn sie die Arbeitskleidung abgelegt, Haare und Bart ausgestäubt, Hände und Gesicht mit Seife, womöglich mit Bimsstein- oder Mamorseife, gründlich gewaschen, die Nase gereinigt und den Mund ausgespült haben. Auch Arbeiter, die giftige, insbesondere bleihaltige Farben bei der Arbeit benützen, haben sich vor der Einnahme von Speisen und Getränken in gleicher Weise gründlich zu waschen und zu reinigen."

Preußen. (Ausrüstung der Schlaf- und Speisewagen mit grünen Fahnen.) Das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten erklärte sich in einem neuerlichen Erlasse auf einen Bericht der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin damit einverstanden, daß für Schlaf- und Speisewagen grüne Fahnen eingeführt werden, die dazu dienen, zum besonders vorsichtigen Rangieren aufzufordern. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mitteilungen.

Südbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Exzellenz Freiherrn v. Chlumecky und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Doktor Zdenko Ritter v. Forster die diesjährige (56.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Südbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 175 Aktionäre teil, welche 173.942 Aktien vertraten. Aus dem Geschäftsberichte für das Betriebsjahr 1904 sind folgende Daten zu entnehmen:

A. Hauptbahnen.

Es betrugen die Bruttoeinnahmen K 116,188.793·49 (gegen K 111,724.952·68 im Jahre 1903) wovon auf das österreichische Netz K 98,708.375·55 (K 94,498.103·60) und auf das ungarische Netz K 17,480.417·94 (K 17,226.849·08) entfallen. Zivilpersonen wurden befördert auf den österreichischen Linien 22,770.129 (21,411.266), auf den ungarischen Linien 2,910.389 (2,820.126). Die Einnahmen aus dem Zivilpersonenverkehre ergaben auf den österreichischen Linien K 28,722.420·70 (K 27,429.062·19), auf den ungarischen Linien K 4,064.968·85 (K 3,825.319·73), auf dem Gesamtnetze um K 1,533.007·63 oder 4·9 Prozent mehr als im Vorjahre. An Gepäck wurden befördert auf den österreichischen Linien 34.906 t (34.067 t), auf den ungarischen Linien 6201 t (5668 t), auf dem Gesamtnetze um 1096 t oder 3 Prozent mehr als im Jahre 1903. Die Einnahmen aus dem Gepäcksverkehre ergaben auf den österreichischen Linien K 1,461.104·01 (Kronen 1,405.108·10), auf den ungarischen Linien K 148.807·73 (Kronen 140.002·97), auf dem Gesamtnetze um K 64.800·67 oder 4·2 Prozent mehr als im Vorjahre. Militärpersonen wurden befördert auf den österreichischen Linien 439.390 (449.403), auf den ungarischen Linien 160.545 (124.686), auf dem Gesamtnetze um 22.846 oder 4·2 Prozent mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Militärpersonenverkehre betrugen auf den österreichischen Linien K 633.220·54 (K 634.815·47), auf den ungarischen Linien Kronen 166.326·76 (K 130.622·13), auf dem Gesamtnetze um K 34.109·70 oder 4·5 Prozent mehr als im Vorjahre. An Eilgütern wurden befördert auf den österreichischen Linien 109.264 t (102.765 t), auf den ungarischen Linien 38.196 t (33.878 t), auf dem Gesamtnetze um 8769 t oder 7·4 Prozent mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Eilgutverkehre betrugen auf den österreichischen Linien K 4,064.961·21 (K 3,714.778·72), auf den ungarischen Linien K 696.912·33 (K 619.903·76), auf dem Gesamtnetze um 427.191·06 oder 9·9 Prozent mehr als im Vorjahre. Im Parteifrachtenverkehre wurden befördert auf den österreichischen Linien 8,043.329 t (7,634.581 t), auf den ungarischen Linien 2,847.874 t (2,812.840 t), auf dem Gesamtnetze um 435.064 t oder 5 Prozent mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen aus diesem Verkehre betrugen auf den österreichischen Linien K 61,870.177·73 (K 59,505.569·45), auf den ungarischen Linien K 12,005.702·48 (K 11,979.749·80), auf dem Gesamtnetze um K 2,390.560·96 oder 3·3 Prozent mehr als im Vorjahre. Die Betriebsausgaben betrugen

auf den österreichischen Linien K 47,598.471·26 (K 45,691·984·49), auf den ungarischen Linien K 9,589.045·73 (K 9,427.967·95), auf dem Gesamtnetze um K 2,067.564·55 oder 3·75 Prozent mehr als im Vorjahre. Es ergab sich sohin ein Gesamtbetriebsüberschuß von K 59.001.276·50 (K 56,605.000·24), wovon auf das österreichische Netz K 51,109.904·29 (K 48,806.119·11) und auf das ungarische Netz K 7,891.372·21 (K 7,798.881·13) entfielen. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen stellte sich für das österreichische Netz auf 48·22 Prozent (48·35 Prozent), für das ungarische Netz auf 54·86 Prozent (54·73 Prozent) und für das Gesamtnetz auf 49·22 Prozent (49·34 Prozent). Der obige Überschuß reduzierte sich nach Abrechnung der besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben per K 703.722·19 (K 722.739·79), der Beiträge und Zuschüsse zu den humanitären Instituten per K 4,529.166·99 (K 4,454.747·88), der Entschädigung des gesamten Verwaltungsrates per K 117.635·07 (K 117.524·61), der Kotierungs- und Stempelgebühren per Kronen 1,790.327·87 (K 1,766.249·97), der österreichischen Erwerbsteuer samt Zuschlägen per K 7,656.110·14 (K 7,453.524·51) und der ungarischen Gesellschaftssteuer samt Zuschlägen per K 868.030·04 (K 840.404·90) auf K 43,336.284·20 (K 41,249.808·58), wovon auf das österreichische Netz K 37,608.379·37 (K 35,551.377·71) und auf das ungarische Netz K 5,727.904·83 (K 5,698.430·87) entfielen.

B. Lokal- und Pachtbahnen.

I. Gesellschaftliche Lokalbahnen.

1. Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben.

Bruttoeinnahmen K 174.381·29 (K 167.438·49), Betriebsausgaben K 121.033·70 (K 124.282·05), Betriebsüberschuß Kronen 53.347·59 (K 43.156·44).

2. Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg.

Bruttoeinnahmen K 327.475·10 (K 320.733·89), Betriebsausgaben K 161.600·96 (K 163.747·28), Betriebsüberschuß Kronen 165.874·14 (K 156.986·61).

3. Elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl.

Bruttoeinnahmen K 136.841·84 (K 92.465·12), Betriebsausgaben K 81.096·74 (K 81.646·61), Betriebsüberschuß K 55.745·10 (K 10.818·51).

Die gesellschaftlichen Lokalbahnen lieferten sohin ein Erträgnis von K 274.966·83 (K 200.143·05).

II. Pachtbahnen.

1. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Bruttoeinnahmen K 2,815.016·73 (K 2,810.857·39), Betriebskosten K 1,056.791·71 (K 1,032.281·49), Erträgnis K 445.184·97 (K 466.560·09).

2. Leoben-Vordernberger Bahn.

Bruttoeinnahmen K 1,255.198·73 (K 1,278.771·21), Betriebskosten K 562.109·12 (K 578.634·23), Erträgnis K 31.282·28 (K 25.600·52).

3. Graz-Köflacher Bahn.

Bruttoeinnahmen K 2,975.227·63 (K 3,036.755·41), Betriebskosten K 1,284.819·72 (K 1,251.349·98), Verlust K 194.481·15 (K 131.082·15).

4. Radkersburg-Luttenberger Bahn.

Bruttoeinnahmen K 72.921·19 (K 72.727·91), Betriebskosten K 82.759·77 (K 80.017·41), Verlust K 46.299·17 (K 43.653·45).

5. Vizinalbahn Güns-Steinamanger.

Bruttoeinnahmen K 119.615·25 (K 96.655·13), Betriebskosten K 73.479·72 (K 69.033·58), Erträgnis K 369·96 (1903 Verlust K 5387·06).

6. Barcs-Pakráczer Bahn.

Bruttoeinnahmen K 821.105·65 (K 835.094·56), Betriebskosten K 513.937·98 (K 504·301·57), Verlust K 292.832·33 (Kronen 269.207·01).

Zusammen ergab sohin der Betrieb der Pachtbahnen einen Ertrag von K 476.837·21 (K 492.160·61), dem an Verlusten K 533.612·65 (K 478.943·92) gegenüberstehen, so daß der Verlustsaldo K 56.775·44 (1903 Ertragsaldo K 13.216·69) betrug.

Des weiteren bezifferte sich das Erträgnis des Walzwerkes in Graz mit K 512.505·67 (K 494.897·91), des Kohlenbergbaues in Gonobitz mit K 14.647·70 (K 15.038·62), der Fabrik für Sicherungsanlagen in Wien mit K 78.868·83 (K 75.315·41) und des Hotels in Abbazia und am Semmering mit K 410.953·42 (Kronen 439.967·09). Zuzüglich der Jahresrente für den abgetretenen ein Sechstel-Anteil an der Wiener Verbindungsbahn per K 66.000 (K 66.000) belief sich das Gesamtreinerträgnis der Südbahn auf K 44,637.451·21 (K 42,554.387·35). Dem gegenüber stehen an Lasten für Verzinsung der Anlehen und Wertabschreibungen, abzüglich der Beitragsleistung der Staatsverwaltung, ferner der von der ungarischen und italienischen Regierung bezahlten Annuitäten, K 29,804.381·74 (K 28,483.459·85), für Zinsen und diverse Abrechnungen K 2,023.160·97 (K 2,239.386·24), für die Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3prozentigen Obligationen im Jahre 1904 K 11,864.183·23, somit zusammen K 43,691.725·94 (K 42,452.284·80). Aus der Gebarung des Jahres 1904 resultiert demnach ein Ertragsüberschuß von K 945.725·27 (gegen K 102.102·55 im Jahre 1903 und K 201.382·77 im Jahre 1902). Der Ertragsüberschuß wurde übereinkommengemäß in die Reserve zur Sicherung des Dienstes der 3prozentigen Obligationen hinterlegt.

Die Generalversammlung faßte folgende Beschlüsse:

1. Der Geschäftsbericht pro 1904 wird genehmigt.

2. Der Rechnungsabschluß des Jahres 1904 wird genehmigt und es wird hierfür dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Es wird zur Kenntnis genommen, daß der aus der Gebarung des Jahres 1904 sich ergebende Ertragsüberschuß per K 945.725·27 in Gemäßheit des Art. VII des mit dem Prioritäten-Kurator abgeschlossenen Übereinkommens vom 16. September 1903 in die „Reserve zur Sicherung des Dienstes der 3prozentigen Obligationen“ zu hinterlegen ist.

3. Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, den Vertrag, betreffend die Übernahme des Betriebes der Lokalbahn Mori-Arco-Riva a. G., formell abzuschließen.

4. Es werden zu Verwaltungsräten wiedergewählt die Herren: Ernst Meyer, Elek Freiherr v. Nopcsa und Theodor Graf Széchényi vom Verwaltungsrate in Wien und die Herren Marquis du Lau und Lord Rothschild vom Pariser Komitee. An Stelle des verstorbenen Herrn Grafen Ceschi a Santa Croce wird für die restliche Funktionsdauer Herr Graf Wilhelm Mosconi Fogaroli zum Mitgliede des Verwaltungsrates in Wien gewählt.

5. Zu Revisoren für die Prüfung der Rechnungen des Jahres 1905 werden gewählt die Herren Gustav Figdor, Hermann v. Seutter und Alois Wismeyer. [E.-M.-Z. 19.149.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstraße.

Monat Oktober 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Oktober 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Oktober 1905
		vom ersten bis letzten Oktober		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	70.840	33.031	37.717	66.154
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren . . .	4.126	1.091	1.506	3.711
Fette	7.627	4.105	5.356	6.376
Kaffee	5.265	2.670	1.612	6.323
Zucker	22 793	9.935	17.803	14.925
Eier	7.938	487	503	7.922
Diverse	23.091	14.743	10.937	2.6897
Assekuranzwert . . K	7,134.997	3,751.152	4,058.793	6,827.356

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 26 Arbeitstagen 272.000 kg, Assekuranzwert von K 3,004.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Oktober 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Oktober 1905
		vom ersten bis letzten Oktober		
Lagerscheine:				
Stück	5	1	3	5
Versicherungswert . K	17.630	5.000	8.030	14.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Oktober 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Oktober 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Oktober 1905
		vom ersten bis letzten Oktober		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	45.743	51.115	37.581	59.277
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	9.062	994	213	9.843
Hafer	11.040	19.456	13.141	17.355
Korn	1.589	25.617	19.354	7.852
Mais	749	—	592	157
Rübsen	17.483	—	560	16.923
Gerste	73	28	2	99
Diverse	5.747	5.020	3.719	7.048
Assekuranzwert . . K	967.758	513.005	277.420	1,203.343

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Oktober 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Oktober 1905
		vom ersten bis letzten Oktober		
Lagerscheine:				
Stück	—	1	—	1
Versicherungswert . . K	—	51.300	—	51.300
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 26 Arbeitstagen 341.139 kg, Assekuranzwert von K 30.401.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	Oktober 1905				Oktober 1904			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt	180.252	172.910	144.024	209.138	399.197	176.861	190.327	385.731
Darunter:								
Weizen	15.574	17.298	22.426	10.446	20.226	32.465	24.777	27.914
Roggen	5.395	17.017	15.368	7.044	34.399	11.564	24.057	21.906
Gerste	36.186	50.600	37.263	49.523	10.224	13.330	8.529	15.025
Hafer	31.658	61.484	30.263	62.879	146.831	84.469	48.468	182.832
Mais	11.341	2.170	6.590	6.920	114.112	9.700	53.392	70.420
Hirse	1.421	919	393	1.947	686	277	346	617
Bohnen	1.287	3.359	2.730	1.916	820	2.910	1.679	2.051
Erbsen	1.480	279	492	1.267	2.563	695	602	2.656
Malz	806	252	247	811	267	296	301	262
Reps	20.588	3	5.304	15.287	12.028	98	2.264	9.862
Hanfsamen	22	202	189	35	419	179	313	285
Wicken	381	532	239	674	5.035	71	1.462	3.644
Mehl	5.353	10.768	11.956	4.165	21.933	10.227	15.346	16.814
Kleie	2.222	997	1.197	2.022	2.070	2.228	961	3.337
	133.714	165.880	134.657	164.936	371.613	168.509	182.497	357.625
Spiritus	6.279	—	685	5.594	2.968	—	1.648	1.320
Zucker	920	112	642	390	516	100	36	580
Wein	16.002	326	1.562	14.766	5.317	552	717	5.152
Öle und Fette	1.624	147	358	1.413	1.150	410	539	1.021
Sonstige Waren	21.713	6.445	6.120	22.039*	17.633	7.290	4.890	20.033†
Mittlere Tagesbewegung	12.190 Meterzentner				14.123 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	4,385.920	1,962.840	1,666.100	4,682.660	7,509.730	2,426.310	2,660.550	7,275.490

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	34	11	16	29	56	16	14	58
Versicherungswert . . . K	450.850·—	363.900·—	490.400·—	324.350·—	920.400·—	379.800·—	201.800·—	1,098.400·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	—	2	—	2
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	—	3.200·—	—	3.200·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	—	2.406·57	—	2.406·57

*) Darunter 701 Meterzentner Linsen.

†) Darunter 1924 Meterzentner Linsen.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mitteilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Teil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und ermöglicht hierdurch einen Ueberblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn** . . .	K 24·—	K 12·—	K 6·—
für das **Deutsche Reich** . . .	Mk. 25·—	Mk. 12·50	Mk. 6·25
für das **übrige Ausland** . . .	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach **aufliegendem** Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franko.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Station Hombok in den Ausnahmetarif für Eisen des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die Station Hombok für Eisen des Ausnahmetarifes 18, Abteilung IV, Ziffer 1 bis 3, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief die nachstehenden direkten Frachtsätze zur Einführung:

Ausnahmetarif 18 für Eisen.

IV. Aus Österreich über See nach außereuropäischen Ländern.

Von	Eigentums-bahn	Nach									
		Bremen [1]) (Hauptbahnhof, Freibezirk)			Hamburg B.[1]), Wilhelmsburg			Stettin [1])			anderen deutschen Hafenstationen
		F			F			F			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig									
Hombok	k.k.St.B.	254	167	162	241	160	155	185	129	124	Siehe die Tabellen auf Seite 8 des Nachtrages II

[1]) Siehe die Vorbemerkungen auf Seite 9, bezw. 11 des Tarifes.

Wien, im November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1665]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines Nachtrages VIII zum Lokalgütertarife.

Mit 1. Jänner 1906 (für Frachterhöhungen mit 1. Februar 1906) gelangt der Nachtrag VIII zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, gültig vom 1. Jänner 1898, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält zum Teile geänderte und ergänzte Ausnahmetarife, sowie alle jene Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, bezw. der Nachträge VI und VII und des Anhanges zu demselben, welche sich durch die Aufnahme von Publikationen aus dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt ergeben haben.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der Direktion der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, bezw. durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 50 Heller pro Stück zu beziehen sein.

Wien, am 4. November 1905.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1666]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in Wien.

Da sich infolge außergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr seitens der Parteien große Mengen von Gütern in den Magazinen der Station Wien angehäuft haben und die Manipulation aufs empfindlichste behindern, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69, Abs. (7), des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung durch das k. k. Eisenbahnministerium, die lagergeldfreie Abnahmefrist für die in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Frachtgüter, sofern sie nach dem Tarife über 24 Stunden beträgt, vom 11. November 1905 angefangen bis auf weiteres für die Station Wien auf zwei Tage herabgesetzt, mit der Maßgabe, daß bei den vormittags zur Avisierung gelangenden Sendungen der Tag der Avisierung, bei den nachmittags avisierten der folgende Tag und endlich bei nicht zu avisierenden Gütern der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag mitzählt.

Wien, im November 1905.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1667]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Osterreich.

Direkte Frachtsätze für Zinkweiß von Settenz und für Lithopone von Hruschau zur Durchfuhr durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für A. Zinkweiß, B. Lithopone folgende Ausnahmetarifsätze angewendet, und zwar bei Aufgabe als Frachtgut und

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } für den Wagen und
b) „ „ „ „ 10.000 „ } Frachtbrief.

Die nachstehenden Frachtsätze sind nur gültig für die Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen überseeischen Kolonien.*)

Von	Eigentumsbahn	Nach: Bremen **) (Hauptbahnhof, Freibezirk) a	b	Hamburg B.**) Wilhelmsburg a	b	Stettin **) a	b	Warnemünde a	b	anderen deutschen Hafenstationen
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
		A. Zinkweiß.								
Settenz	A.T.E.	240	159	229	152	171	116	213	142	1. Die besonderen Tabellen für Spezialtarif II und III auf Seite 20 und 21 des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1; die Tabellen für den Spezialtarif II kommen bei den Sendungen ad a), jene für den Spezialtarif III bei Sendungen ad b) zur Anwendung
		B. Lithopone.								
Hruschau	K.F.N.B.	321	207	300	193	209	136	279	180	

*) S. die Kontrollvorschriften auf Seite 13 und 14 des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1.
**) S. die Vorbemerkung auf Seite 9, bezw. 11 des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1.

Auf Seite 254 des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1, ist der Kilometerzeiger wie folgt zu ergänzen:

Nach und von	Bremen	Hamburg B.	Stettin	Warnemünde
	Kilometer			
Hruschau	861	800	543	744

Wien, im November 1905.

Priv. Osterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1668]

K. k. österreichische Staatsbahnen
(Linien der k. k. Staatsbahn-Direktionen Prag und Pilsen).
K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
(in Böhmen gelegene Eisenbahnlinien).
Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
(in Böhmen gelegene Eisenbahnlinien).
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung von Lieferfristzuschlägen.

Anläßlich der herrschenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse werden auf Grund des § 63, Abs. 3, Ziffer 2, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, und des § 6, Abs. 3, Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. November 1905, Z. 52.166, für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), welche von einer der obgenannten Bahnen, bezw. Bahnlinien auf eine andere derselben übergehen oder welche mehrere der obgenannten Bahnen, bezw. Bahnlinien berühren, bis auf weiteres folgende Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen festgesetzt:

Zehn Tage für Sendungen, welche zwei der obgenannten Bahnen und zwölf Tage für Sendungen, welche mehr als zwei dieser Bahnen berühren.

Vorstehende Zuschlagsfristen sind auch für die lediglich im Betriebe der obgenannten Eisenbahnverwaltungen stehenden Bahnen wirksam und gelten hinsichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen und der Linien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vom 5. November 1905 ab, hinsichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 6. November 1905 ab, hinsichtlich der übrigen Bahnen vom 8. November 1905 ab.

Wien, Prag und Pilsen, am 7. November 1905.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1669]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Lieferfristzuschlages.

Anläßlich der herrschenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 63, Absatz 3, Ziffer 2, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, und des § 6, Absatz 3, Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. November 1905, Z. 52.166, mit Gültigkeit vom 5. November 1905 ab bis auf weiteres für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen zu den reglementarischen Lieferfristen festgesetzt, welche mit der unten bezeichneten Ausnahme für alle Eil- und Frachtgüter (einschließlich Leichen und lebender Tiere) gilt, die in der Zeit vom 5. November 1905 ab innerhalb der Direktionsbezirke Prag und Pilsen zur Auf- und Abgabe gelangen, die Linien dieser Direktionsbezirke transitieren oder sich daselbst befanden.

Ausgenommen sind alle jene Sendungen, auf welche die mittels gemeinschaftlicher Kundmachung der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom heutigen Tage eingeführten Lieferfristzuschläge Anwendung finden.

Die frühere, zufolge Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. November 1905, Z. 51.744, erlassene, die Festsetzung eines Lieferfristzuschlages betreffende Kundmachung (Verordnungs-Blatt Nr. 129 ex 1905, fortlaufende Nummer [1669], wird hiermit aufgehoben.

Prag und Pilsen, am 7. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.
K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1670]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Beschränkung der Güterannahme **nach** Prag k. k. Staatsbahnen (K.F.J.B.) loko und Prag B.N.B. loko, ferner **über** Prag k. k. Staatsbahnen transit, Hrabowka transit und Prag (Smichow) B.E.B. transit.

Wegen Überfüllung der Prager Bahnhöfe wird mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres, voraussichtlich auf die Dauer von acht Tagen, mit untenbezeichneten Ausnahmen die Annahme von Frachtgütern aller Art, die nach Prag St.B. (K.F.J.B.) loko oder Prag B.N.B. loko bestimmt sind oder die ausschließlich über Prag St.B. (K.F.J.B.) oder Hrabowka oder Prag (Smichow) B.E.B. instradieren, eingestellt.

Ausgenommen sind lebende Tiere und Lebensmittel, sowie Eilgüter.

Die Güteraufgabe in Prag St.B. (K.F.J.B.) und Prag (B.N.B.) wird durch gegenwärtige Maßnahme nicht berührt.

Prag, am 6. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion
zugleich namens der Direktion k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1671]

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigungen.

In der in Nummer 117 ex 1905 dieses Blattes, Seite 2495, Post [1489], erschienenen Kundmachung ist die Bezeichnung der Lieferfristengruppe von o auf „v" richtigzustellen.

Ferner ist der auf Seite 16 des vom 1. August 1905 gültigen Nachtrages IV zum Verbandsgütertarife, Teil II, für Stahlhammer vorgesehene Frachtsatz des Abschnittes H (Besondere Frachtsätze für den Verkehr via Gibraltar u. s. w.) mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 von 364 auf **375** Pfg. für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 3. November 1905. S.B. Z. 13.051-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1672]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Eliminierung der Stationen Novosělicy, Radziviłov und Vołočisk aus dem Gütertarife, Teil IV.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember n. St. (22. November a. St.) 1905 findet der obgenannte Tarif auf Sendungen von den russischen Grenzstationen Novosělicy, Radziviłov und Vołočisk keine Anwendung. Demgemäß sind die für diese Stationen auf den Seiten 77, 87 und 109 des Gütertarifes, Teil IV, für den obbezeichneten Eisenbahnverband vom 20. Dezember a. St. 1899/1. Jänner n. St. 1900, sowie auf Seite 7 des dazugehörigen Nachtrages V vorgesehenen Schnittsätze nebst allen daselbst vorgesehenen Eintragungen zu streichen.

Wien, am 3. November 1905. S.B. Z. 264-G.V./05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1673]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Lieferfristzuschläge.

Mit Rücksicht auf die im Bereiche der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn eingetretenen außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird vorbehaltlich Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums auf Grund des § 63 (3) 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements und der Ausführungsbestimmungen, § 6 (3) 2, zum Art. 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Wirksamkeit vom 6. November 1905 und für die Dauer des unabweislichen Bedürfnisses für Eil- und Frachtgüter aller Art, einschließlich Leichen und lebenden Tieren, welche im Bereiche der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und der von dieser betriebenen Lokalbahnen zur Aufgabe oder Abgabe gelangen oder aber die vorgenannten Linien transitieren und in der Zeit vom 6. November 1905 an und später in den Bereich der Böhmischen Nordbahn gelangen, bezw. am genannten Tage und später sich noch im Bereiche der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn befinden, eine temporäre sechstägige Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen festgesetzt. Die für Prag B.N.B. verlautbarten Zuschlagsfristen werden hierdurch nicht berührt.

Prag, am 5. November 1905. Z. 33.558/05.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1674]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Ermäßigung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 2A (Fische, frische, u. s. w.).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden im Verbandsgütertarife, Teil II, die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 A (Fische, frische, u. s. w.) im Verkehre zwischen nachstehenden Stationen wie folgt ermäßigt:

Nach und von	Eigentumsbahn	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Hamburg B und Wilhelmsburg	Lübeck	Stettin
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig			
		A. Fische.			
Bozen-Gries	Südbahn	984	1014	1007	991
Brixen	"	943	973	966	950
Graz	"	1063	1068	1061	1043
Hall	"	783	813	806	790
Innsbruck	"	800	830	823	807
Mori	"	1076	1106	1099	1083
Roveredo	"	1066	1096	1089	1073
Trient (Trento)	"	1045	1075	1068	1052

Wien, am 7. November 1905. S.B. Z. 13.155-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1675]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von direkten Frachtsätzen für Garne der Pos. G—3a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905.

Mit Gültigkeit vom 21. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Garne der Pos. G—3 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut a) in Gewichtsmengen unter 5000 kg und b) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Friedek-Mistek nach Vácz die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

ad a) 423 Heller pro 100 kg
ad b) 277 " " 100 kg

Wien, am 3. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1676]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Bedingungen für die Einlagerung von in loser Schüttung (alla rinfusa) beförderten und in der Bestimmungsstation eingesackten Sendungen im Bereiche der k. k. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privat- (Lokal-) Bahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 treten im Bereiche der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privat- (Lokal-) Bahnen für die Einlagerung von in loser Schüttung beförderten und in der Bestimmungsstation eingesackten Sendungen nachstehende Bestimmungen in Wirksamkeit:

1. Schüttsendungen werden zur Einlagerung nur über fallweisen Antrag des Empfängers und nur nach Maßgabe der in den Stationen verfügbaren Lagerräume und Lagerplätze zugelassen.

Die Einlagerung erfolgt in der Regel in gedeckten Lagerräumen oder, sofern solche nicht zur Verfügung stehen, auf Gefahr des Empfängers im Freien unter Deckenschutz. Werden über Antrag des Empfängers zu dieser Bedeckung bahneigene Decken beigestellt, so ist hierfür eine Deckenmiete von K 8 für jede beigestellte Decke zu entrichten.

2. Der Empfänger hat den Frachtbrief vor der Einsackung und Einlagerung auszulösen.

3. Das Einsacken und Einlagern der Sendungen obliegt dem Empfänger. Wird das Einsacken und Einlagern (Schlichten) über Antrag des Empfängers bahnseits besorgt, so wird für diese Leistungen die tarifmäßige Abladegebühr und die Einsackgebühr erhoben, welch letztere 8 Heller für je angefangene 100 kg beträgt.

4. Das Gewicht der einzulagernden Säcke wird über Antrag des Empfängers bahnseits ermittelt und hierüber schriftliche Bescheinigung erteilt.

Diese Gewichtsermittlung gilt nicht als Nachwage im Sinne des § 68, Ziffer 8, des Betriebsreglements.

Für die Gewichtsermittlung der einzulagernden Säcke ist das tarifmäßige Wägegeld zu entrichten.

5. Zum Zwecke der bahnseitigen Übernahme der einzulagernden Säcke sind deren Stückzahl, Zeichen und Nummer auf der Rückseite des Frachtbriefes (Ziffer 10) anzugeben.

6. Für die eingelagerten Sendungen wird, insoweit für Schüttsendungen nicht weitergehende Lagerbegünstigungen vorgesehen sind, die für parteiseits aus den Eisenbahnwagen auszuladende Güter festgesetzte lagergeldfreie Frist gewährt.

Nach Ablauf dieser Frist wird an Lagergeld für jeden Sack und jeden angefangenen Tag bei Einlagerung in gedeckten Lagerräumen der Betrag von 3 Heller und

bei Einlagerung im Freien der Betrag von 0·4 Heller, in beiden Fällen unter Hinzurechnung des tarifmäßigen Lagergeldzuschlages, erhoben.

7. Die Ausfolgung der eingelagerten Sendungen erfolgt nur gegen Vorweis des Frachtbriefes.

8. Das Auflegen der Säcke auf die Straßenfuhrwerke obliegt dem Empfänger. Wird diese Leistung über Antrag des Empfängers bahnseits besorgt, so wird hierfür die Gebühr von 2 Heller für jeden Sack erhoben.

9. Wird bei der Abfuhr die Abwage der abzuführenden Säcke beantragt, so finden auf diese Abwage die Bestimmungen der Ziffer 4 Anwendung.

10. Die in Ziffer 1, 3, 4, 8 und 9 bezeichneten Anträge sind schriftlich auf der Rückseite des ausgelösten Frachtbriefes zu stellen und haben zu lauten:

„Ich/Wir ersuche(n) die nachstehend bezeichnete Sendung unter den diesfalls bei den k. k. österr. Staatsbahnen geltenden Bedingungen

in gedeckten Lagerräumen / auf meine/unsere Gefahr im Freien unter Deckenschutz einzulagern.

(Anzahl, Zeichen und Nummer der einzulagernden Säcke.)"

„Die Decken stelle(n) ich/wir selbst bei."

„Beantrage(n) bahnseitige Besorgung des Einsackens und Auflegens der Einlagerns (Schlichtens) der Säcke. / eingelagerten Säcke."

„Beantrage(n) Gewichtsfeststellung bei der Einlagerung / Einlagerung und Abfuhr der Säcke."

Wien, am 30. Oktober 1905. E.-M.-Z. 48.737/05.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1677]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Lieferfristzuschlag.

Anläßlich der herrschenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. November 1905, Z. 52.166, für Eil- und Frachtgüter aller Art, welche vom 8. November 1905 einschließlich im Lokalverkehre der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder im Verkehre mit fremden Bahnen (mit Ausnahme des Verkehres mit jenen Bahnen und Bahnlinien, für welche bereits ein zehn- oder zwölftägiger Lieferfristzuschlag publiziert wurde) in den in Böhmen gelegenen Stationen der Gesellschaft zur Auf- oder Abgabe gelangen, bis auf weiteres ein sechstägiger Lieferfristzuschlag festgesetzt.

Wien, am 8. November 1905.

V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905. [1678]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

30. Oktober. In der Strecke Frassin a. M.—Wama der Bukowinaer Lokalbahnen wurde der Güterverkehr mit Zug Nr. 2973 wieder aufgenommen.

Wegen Dammrutschung zwischen den Stationen Strzylki-Topolnica und Jasienica zamkowa wurde der Güterverkehr eingestellt. Der Personen- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Übertragen aufrecht erhalten.

Südbahn-Gesellschaft.

31. Oktober. In der Strecke Laibach—St. Peter in Krain wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen auf den russischen Eisenbahnen.

2. November 1905. Durch die Station Russ.-Nowosielitza werden Güter zwar noch übernommen, jedoch nicht weiterbefördert.

5. November. Der Gesamtverkehr nach Rußland über Podwołoczyska wurde ohne Beschränkung wieder aufgenommen.

Güter mit der Bestimmung nach Rußland über Podwołoczyska können wieder zur Beförderung angenommen und angehaltene derlei Sendungen wieder weiterbefördert werden.

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrat Cöln.) Der Begutachtung der am 25. Oktober 1905 abgehaltenen Gesamtsitzung des Bezirkseisenbahnrates unterlagen u. a. folgende Anträge:

1. Ein Antrag der Handelskammer zu Hagen i. W. auf Gewährung eines Ausnahmetarifes für Kohlen für die Puddel- und Schweißeisenwalzwerke in Rheinland und Westfalen in Höhe des dem Siegerlande gewährten Notstandstarifes für Kohlen und Koks. Der Bezirkseisenbahnrat beschloß in Übereinstimmung mit seinem ständigen Ausschusse, den Antrag nicht zu befürworten.

2. Ein Antrag des Kommerzienrates Gustav Wilke in Iserlohn: „Die dem Siegerlande gewährte Frachtermäßigung auf Kohlen und Koks auch auf den Lennebezirk des Kreises Iserlohn auszudehnen, so daß die Station Hohenlimburg in die Ermäßigung mit eingeschlossen wird." Der Bezirkseisenbahnrat lehnte die Befürwortung des Antrages nach dem Vorschlage seines ständigen Ausschusses ab.

3. Ein Antrag des Bürgermeisters Arntzen in Ringenberg auf Frachtermäßigung für die Bezüge der Aktiengesellschaft „Prinz Leopold" in Empel an Rohmaterialien (Roheisen und Kohlen). Der Bezirkseisenbahnrat beschloß, auch diesen Antrag, der nachträglich in die Tagesordnung aufgenommen und daher vom ständigen Ausschusse noch nicht vorberaten war, nicht zu befürworten.

4. Ein Antrag der Jünkerather Gewerkschaft, auf ihre Bezüge an Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Roheisen eine Ermäßigung von 25 Prozent gegen den bisherigen Tarif zu gewähren. Gemäß dem Vorschlage seines ständigen Ausschusses beschloß der Bezirkseisenbahnrat, die Befürwortung des Antrages abzulehnen, dagegen folgenden Antrag zu befürworten: „Der Bezirkseisenbahnrat empfiehlt der Eisenbahn-Verwaltung, der Jünkerather Gewerkschaft in bezug auf die Frachtlage tunlichst entgegenzukommen."

5. Ein Antrag des Vereines zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen der Eisen- und Stahlindustrie von Elsaß-Lothringen und Luxemburg: „Den gegenwärtig für die Beförderung von Hochofenkoks vom Ruhrbezirke nach Lothringen-Luxemburg in Kraft befindlichen Streckensatz von 2·2 Pfg. für den Tonnenkilometer auf 1·8 Pfg. zu ermäßigen." Der Bezirkseisenbahnrat beschloß in Übereinstimmung mit seinem ständigen Ausschusse, den Antrag nicht zu befürworten.

6. Ein Antrag des Mechernicher Bergwerks-Aktienvereines auf Bewilligung von Frachtermäßigungen für seine Bezüge an Bleierzen, sowie Steinkohlen und Koks und für seine Versendungen an Blei und Sand. Der Bezirkseisenbahnrat beschloß nach dem Vorschlage seines ständigen Ausschusses, unter Ablehnung aller übrigen Anträge auf Frachtermäßigungen nur eine solche für Kohlen und Koks zu befürworten und die Frage, ob die befürwortete Ermäßigung ohne erhebliche Benachteiligung der gleichen Industrie anderer Plätze auf das antragstellende Werk beschränkt werden könne, zu bejahen.

7. Die Annahme von Gütersendungen mit durchgehenden Frachtbriefen nach Spanien und Portugal. Der Bezirkseisenbahnrat äußerte sich gutachtlich dahin, daß gegen die beabsichtigte Aufhebung der Anordnung, nach der die Annahme direkter Frachtbriefe nach Spanien und Portugal zugelassen ist, keine Bedenken bestehen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Gruppentarif I. (Änderung.) Die einschränkende Bestimmung zum Ausnahmetarife 14 für Zucker zur Ausfuhr über binnenländische Wasserumschlagsplätze oder über die Landgrenze wird mit sofortiger Gültigkeit widerruflich dahin abgeändert, daß dieser Ausnahmetarif nur im Verkehre von den namhaft gemachten Stationen der ehemaligen Marienburg-Mlawkaer Bahn und Ostpreußischen Südbahn keine Gültigkeit hat.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1888	V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Güter des Spezialtarifes 1	Nagyvárad-Vásártér	den in den Tarifen des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Teil II, Heft 3, Teil II, Heft 4, und Teil II, Heft 5, sowie in den Kartierungsfrachtsätzen dieses Verbandes enthaltenen österreichischen Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Nagyvárader Stadtbahn, Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarife, Teil II, Heft 3, Teil II, Heft 4, Teil II, Heft 5, und Kartierungsfrachtsätze dieses Verbandes		Die in den Tarifen des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Teil II, Heft 3, Teil II, Heft 4, Teil II, Heft 5, ferner in den Kartierungsfrachtsätzen dieses Verbandes im Verkehre mit der Station Nagyvárad enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifes 1, erhöht um 3 Heller pro 100 kg		Im Kartierungswege		
1889	V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.069-C I/05		Buntpapier aus der Pos. P—2 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil II	St. Egyden	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II	63 Heller	52 Heller	11 Heller	Im Kartierungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 Die Publikation erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1890	V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.124-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Reis, geschält, auch gemahlen (Reismehl, Reisgrieß)	Cervignano transit	Triest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen von Portogruaro provenieren und mit direkten internationalen Frachtbriefen nach Triest S.B. zur Beförderung gelangen. Das Abladen obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	0·61 Franken		Kartierung		
1891	V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 19.990/05	beteiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre, lose (auch in Bündeln) in Stroh oder Heu verladen, aus der Pos. H—15 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Teplitz A.T.E. Teplitz-Waldthor k.k.St.B.	Triest	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zur See nach der Türkei, nach Griechenland, Ägypten, Sizilien, Frankreich und Spanien, oder nach Echellen des Schwarzen Meeres, oder via Suezkanal, oder via Gibraltar zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905	Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, bezw. Anhang hierzu	263	246	17	Im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege nach Maßgabe der sinngemäß einzuhaltenden „Speziellen Bestimmungen" des Abschnittes J und K des genannten Tarifes	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der in Rubrik 12 bezogenen „Speziellen Bestimmungen" beizubringenden Dokumente innerhalb der tarifmäßig festgesetzten Frist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1892	V.-B. Nr. 129 v. 9./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 12.759/05	beteiligten Verwaltungen	Paraffin-Abfallöl	Drohobycz	Kispest-Pusztaszentlörincz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	254 Heller		Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
81	V.-B. Nr. 129 v. 9. XI. 1905 Nr. 3 vom 10. Jänner 1905	209	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Beteiligte Verbandsverwaltungen	Mehl und sonstige Mahlprodukte	Budapest- { dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld }, Ó-Buda-Filatorigát, Buda-Császárfürdö-kitérö, Budapest-D. V.	Cosel-Oderhafen, Breslau-Stadthafen, Pöpelwitz (Umschlag), Pöpelwitz (Umschlag)-Neuer Hafen	Die 14. Rubrik (Besondere Bemerkungen) erhält folgende Ergänzung: „Wenn infolge niedrigen Wasserstandes die Sendungen nicht über die Umschlagstelle Cosel-Oderhafen, sondern über Breslau-Stadthafen, bezw. Pöpelwitz-Umschlag oder Pöpelwitz-Umschlag-Neuer Hafen zur Beförderung gelangen, so werden für die von den Budapester Bahnhöfen stammenden Sendungen die Nachlässe unter a) um 20 Pfennig für 100 kg erhöht. Die Gültigkeit der Frachtbegünstigung wird bis 31. Dezember 1905 verlängert.“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 130. **Wien, 11. November 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Der heutigen Nummer liegt Bogen 12 des XVII. Jahrganges (1903) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. Oktober 1905, Z. 48.380, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der österr. Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 1. Dezember 1899, Z. 55.137 (Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 148 vom 30. Dezember 1899), publizierten Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre mit der Güternebenstelle Bad-Gastein sind infolge der laut Kundmachung im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 102, bezw. 108 am 8. September 1905 erfolgten Auflassung dieser Güternebenstelle außer Wirksamkeit getreten.

Wien, am 8. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.230/05

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. November 1905, Z. 51.902, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Zuschrift vom 21. Oktober 1905 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die seit Jahren eröffnete und am 1. August 1905 in den Betrieb der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen übergegangene Lokalbahn im Ungthal dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Da die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen dem Verbande des Internationalen Übereinkommens bereits angehören, erscheint eine Änderung der Liste nicht erforderlich, und ist die erwähnte Lokalbahn mit dem Tage der Betriebsübernahme durch die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen als in den internationalen Transportdienst eingetreten zu betrachten.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 31. Oktober 1905 Kenntnis gegeben.

Verkehr und Einnahmen der im Gebiete der

im Monate **September** 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1905				Einnahmen 1904		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September	
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen*)	8.196·4	8.192·4	4,648.100	2,172.500	5,847.600	15,520.100	21,367.700	2.607	20,543.124	2.508	+ 3·9	8.195·4	8.192·4
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	199.042	187.849	406.208	1,101.403	1,507.611	2.141	1,443.155	2.050	+ 4·4	704·1	704·1
Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.	119·9	119·9	74.169	49.082	45.708	151.246	196.954	1.643	163.313	1.362	+ 20·6	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	382·7	382·7	195.706	271.217	218.723	911.309	1,130.032	2.953	1,067.989	2.791	+ 5·8	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	8.210	36.440	8.145	60.320	68.465	1.012	89 413	1.322	— 23·4	67·6	67·6
Fünfkirchen - Barcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen)	68·1	68·1	45.000	17.900	21.000	60.000	81.000	1.189	82.144	1.206	— 1·4	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.538·8	9.534·8	5,170.227	2,734.988	6,547.384	17,804.378	24,351.762	2.553	23,389.138	2.453	+ 4·1	9.537·8	9.534·8
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder Vereinigte E.	390·5	390·5	135.734	119.090	103.150	375.240	478.390	1.225	458.430	1.174	+ 4·3	390·5	390·5
Budapester Lokalbahn	56·6	56·6	430.905	10.942	86.181	25.867	112.048	1.979	92.187	1.628	+ 21·5	56·6	56·6
Budapest-Budafoker elektr. L.B.	8·7	8·7	125.404	. . . .	24.339	. . . .	24.339	2.798	20.684	2 377	+ 17·3	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz	11·5	11·5	235.790	3.643	34.561	1.699	36.260	3.153	30.989	2.695	+ 17·0	11·5	11·5
Holics-Gödinger Lokalbahn	3·4	3·4	2.087	2.684	490	2.264	2.754	810	4.841	1.424	— 43·1	3·4	3·4
Marmaroser Salzbahn	58·0	58·0	23.872	14.962	5.054	35.437	40.491	698	42.043	725	— 3·7	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkut	84·6	84·6	5.831	3.727	4.982	12.247	17.229	204	14.879	176	+ 16·0	84·6	84·6
Segesvár-Szentágota	50·0	50·0	8.320	2.003	5.580	6.849	12.429	249	5.492	110	+126·3	50·0	50·0
Számosthalbahn	253·7	253·7	59.060	24.659	59.362	101.632	160.994	634	149.436	589	+ 7·6	253·7	253 7
Szatmár-Erdöder Lokalbahn	27·7	27·7	18.150	2.318	5.870	4.938	10.808	390	11.031	398	— 2·0	27·7	27·7
Slavonische Drautal-Vizinalbahn	80·3	80·3	7.086	23.570	6.036	28.876	34.912	435	40.309	502	— 13·3	80·3	80·3
Térrét-Kovásznaer Lokalbahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2 100	368	2.100	368	0	5·7	5·7
Zágráb-Samoborer Lokalbahn	19·7	19·7	15.614	1.035	6.629	2.155	8.784	446	6.867	349	+ 27·9	19·7	19·7
In Verwaltung der Arader und Csanáder Vereinigten Eisenbahnen.													
Erste Niederungarische Landwirtschaftliche Vizinalbahn	112·3	103·8	47.064	7.934	14.260	9.500	23.760	212	27.139	261	— 18·8	109·9	94·7
Borossebes-Menyháza	21·1	21·1	3.657	2.273	1.004	3.397	4.401	209	5.108	242	— 13·6	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkeveer Lokalbahn	27·3	27·3	23.560	5.533	8.244	14.941	23.185	842	16.551	606	+ 38·9	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakráczer Eisenbahn	123·2	123·2	15.977	19.271	16.106	51.986	68.092	553	64.796	526	+ 5·1	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn	17·3	17·3	14.009	1.203	7.276	3.342	10.618	613	11.618	671	— 8·6	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	102·6	102·6	25.067	7.956	12.541	17.659	30.200	294	20.686	202	+ 45·5	102·6	102·6
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Árvatalbahn	70·3	70·3	15.210	5.413	10.246	16 285	26.531	377	23.069	328	+ 14·3	70·3	70·3
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	6.366	4.847	9.453	15.747	25.200	561	16.941	377	+ 48·8	44·9	44·9
Gölnicztalbahn	33·0	33·0	7.625	13.645	4.288	28.533	32.821	995	44.088	1.336	— 25·5	33·0	33·0
Késmárk—Szepes-Bélá	8·6	8·6	4.235	2.162	1.212	1.482	2.694	313	2.740	319	— 1·9	8·6	8·6
Löcsetalbahn	12·7	12·7	7.041	1.654	3.430	2.381	5.811	458	5.933	467	— 1·9	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tátra-Lomnitz	9·1	9·1	1.815	123	1.353	374	1.727	190	1.586	174	+ 9·2	9·1	9·1
Poprádtalbahn	14·0	14·0	10.936	4.734	5.141	7.731	12.872	919	14.569	1.041	— 11·7	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podolin	11·0	11·0	2.650	1.089	1.067	1.121	2.188	199	1.895	172	+ 15·7	11·0	11·0
Szepes-Váraljaer Lokalbahn	9·3	9·3	3.431	6.809	1.278	6.248	7.526	809	5.359	576	+ 40·5	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn	21·3	21·3	7.784	2.067	3.120	2.394	5.514	259	5.329	250	+ 3·6	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamostalbahn.													
Zsibó-Nagybánya	78·5	78·5	4.425	2.766	6.751	6.824	13.575	173	10.071	128	+ 35·1	78·5	78·5

*) Mit Inbegriff der Daten über die ab 1. September 1905 von den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Pacht genommene Weißenburger und Tolnaer Vizinalbahn.

kgl. ungar. Krone befindlichen Eisenbahnen
ersten neun Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen								Differenz pro Kilometer in Prozenten			
		1905				1904							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
33,623.650	17,005.000	46,885.876	120,107.444	166,993.320	20.376	44,105.608	117,476.906	161,582.514	19.723	+ 3·3	27.168	26.297	Kgl. Ungar. Staatseisenb.*)
2,060.332	1,755.853	3,491.735	9,722.130	13,213.865	18.767	3,452.071	9,353.850	12,805.921	18.187	+ 3·2	25.023	24.249	Südbahn-Ges. (ung. Linien)
584.861	343.314	354.976	1,064.211	1,419.187	11.836	312 599	1,106.925	1,419.524	11.839	0	15.781	15.785	Raab-Odenburg-Ebenf. E.
1,567.212	2,339 938	1,855.746	7,831.630	9,687.376	25.313	1,771.539	8,045.818	9,817.357	25.653	— 1·3	33.750	34.204	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)
77.300	357.030	62.056	557.865	619.921	9.170	60.402	710.223	770.625	11.399	— 19·5	12.226	15.199	Mohács-Fünfkirchner Bahn
283.200	202.000	157.947	568.810	726.757	10.672	153.209	582.821	736.030	10.808	— 1·3	14.229	14.411	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ung. Staatseisenbahnen)
38,201.555	22,003.135	52,808.336	139,852.090	192,660.426	20.200	49,855.428	137,276.543	187,131.971	19.626	+ 2·9	26.933	26.168	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbständige Lokalbahnen.
1,133.830	702.726	795.915	2,167.980	2,962.895	7.587	727.930	2,223.640	2,951.570	7.558	+ 0·4	10.116	10 077	Arader u. Csánader Ver. E.
3,452 455	109.274	698.695	154.362	853.057	15.072	642.636	122.074	764.710	13.511	+ 11·6	20.096	18.015	Budapester Lokalbahn
997.347	. . . .	193 258	. . . . .	193.258	22.213	173.332	. . . . .	173.332	19.923	+ 11 5	29.617	26.564	Budapest-Budaf. elektr. L.B.
1,933.578	15.201	289.913	7.158	297.071	25.832	269.043	5.238	274.281	23.851	+ 8·3	34.453	31.801	Budapest-Szt. Lörincz
16.775	11.455	4.717	8.951	13.668	4.020	4.750	12.640	17.390	5.114	— 21·4	5.360	6.819	Holics-Gödinger Lokalbahn
205.875	135.911	43.549	314.170	357.719	6 167	39.852	296.994	336.846	5.808	+ 6·2	8 223	7.744	Marmaroser Salzbahn
50.559	24.051	40.522	98.336	138.858	1.641	37.128	121.440	158.568	1.874	— 12·4	2.188	2.499	Nagy-Károly—Somkut
59.813	10.842	36.679	42 210	78.889	1.578	31.454	41.068	72.522	1.450	+ 8·8	2.104	1.933	Segesvár—Szentágota
426.462	189.402	500.825	796.516	1,297.341	5.113	436.693	742.902	1,179.595	4.649	+ 9·9	6.817	6.198	Számostalbahn
131.627	17.475	44.937	38.117	83.054	2.998	42.130	33.145	75.275	2.717	+ 10·3	3.997	3 623	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
57.542	229.141	48.528	285.968	334.496	4.166	47.108	275.618	322.726	4.019	+ 3·7	5.555	5.369	Slavon. Drautal-Vizinalb.
. . . .	47.340	. . . .	18.900	18.900	3.316	. . . .	18.900	18 900	3.316	0	4.420	4.420	Térrét-Kovásznaer Lokalb.
129.093	6.139	56.073	14.238	70.311	3.569	52.458	12 797	65.255	3.312	+ 7·7	4.759	4.416	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Arader und Csanáder Ver. Eisenb.
344.409	57.184	104.338	55.114	159.452	1.451	79.181	57.703	136.884	1.445	+ 0·4	1.935	1.927	Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Vizinalbahn
26.722	16.127	8.893	22.821	31.714	1.503	7.231	22.215	29.446	1.395	+ 7·0	2.004	1.860	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
158.638	15.022	56.979	40.553	97.532	3.573	52 599	33.057	85.656	3.138	+ 13·9	4.764	4.184	Haraszti-Ráczkeveer L.B.
													In Verwaltung der Südb.
128.670	153.773	141.461	491.766	633.227	5.139	131.891	434.908	566 799	4.601	+ 11·7	6.852	6.135	Barcs-Pakráczer Eisenbahn
119.786	12.903	54.971	36.360	91.331	5.279	52.602	31.675	84.277	4.865	+ 8·5	7.038	6.487	Güns-Steinamanger V.B.
													In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.
165.635	43.354	80.531	107.730	188.261	1.835	76.689	104.824	181.513	1.769	+ 3·7	2.447	2.359	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
146.767	45.244	97.978	139.296	237 274	3.375	87.557	151.580	239.137	3.402	— 0·8	4.500	4.536	Árvatalbahn
53.765	32.615	87.733	114.486	202.219	4.504	90.406	106.681	197.087	4.389	+ 2·6	6.005	5.853	Eperjes-Bartfeld
50.296	117.120	24.410	240.336	264.746	8.023	19.098	259.724	278 822	8.449	— 5·0	10.697	11.265	Gölnicztalbahn
38.010	22.495	10.156	14.983	25.139	2.923	8.511	17.822	26.333	3.061	— 4·5	3.897	4.080	Késmárk—Szepes-Bélá
54.975	13.864	28.519	21 533	50.052	3.941	26.466	20.945	47.411	3.733	+ 5·6	5.254	4.978	Löcsetalbahn
13.465	855	9.712	1.920	11.632	1.278	9.193	4.767	13.960	1.534	— 16·7	1.704	2.045	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
92.185	49.030	41.889	75.955	117.844	8.147	39.917	75.920	115.837	8.274	+ 1·7	11.220	11.032	Poprádtalbahn
22.736	11.279	9.028	11.354	20 382	1.853	6.477	15.154	21.631	1.966	— 5·8	2.471	2.621	Szepes-Béla—Podolin
27.122	55.058	10.556	41.649	52.205	5 613	10.021	33.824	43.845	4.715	+ 19 5	7.485	6.286	Szepes-Váraljaer Lokalb.
77.612	15.633	32.691	21.213	53.904	2.531	33.113	25.813	58.926	2.766	— 8·5	3.374	3.688	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamostalbahn.
46.919	19.757	52.020	53.933	105.953	1.349	45.591	40.738	86.329	1.099	+ 22·8	1.798	1.466	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1905				Einnahmen 1904		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September	
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rotenturmpaß	135·0	135·0	38.800	17.100	31.000	30.500	61.500	456	60.360	447	+ 2·0	135·0	135·0
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	49.200	9.500	30.000	29.000	59.000	407	58.579	404	+ 0·7	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	10.400	3.100	5 200	8.000	13.200	222	13.895	234	— 5·1	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	33.300	5.100	20.000	20.000	40.000	368	39.497	364	+ 1·1	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	15 600	7.300	6.700	14.500	21.200	256	20.808	252	+ 1·6	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	14.500	6.700	9.000	11.800	20.800	262	20.306	255	+ 2·7	79·5	79·5
Biharer Vizinalbahnen	177·7	177·7	37.300	8 700	28.000	37.500	65.500	369	64.474	363	+ 1·7	177·7	177·7
Boldvatalbahn	57·8	57·8	11.500	4.700	7.500	9.000	16.500	285	15.988	277	+ 2·9	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	53.200	21.900	33.000	65.000	98.000	961	93.183	914	+ 5·1	102·0	102·0
Budapest-Gran-Füzitö	98·7	98·7	56.500	60.700	26.000	122 000	148.000	1.499	146.974	1.489	+ 0·7	98·7	98·7
Budapest-Lajosmizse und Kecskemét—Tisza-Ugh	92·5	92·5	25.800	8.400	15.500	21.000	36.500	395	35.550	385	+ 3·0	92·5	92·5
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	4.200	5.900	1.100	11.400	12.500	525	12.142	510	+ 2·9	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·4	39·4	9.800	1.800	5.000	4 000	9.000	228	8 632	219	+ 4·1	39·4	39·4
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·2	136·2	26.800	9.400	15.000	30.000	45.000	330	47.116	346	— 4·6	136·2	136·2
Debreczin—Hajdu-Nánás	56·9	56·9	33.300	6.900	14.000	16.000	30.000	527	29.475	518	+ 1·7	56·9	56·9
Westungar. Lokalbahnen	340·0	340·0	101.900	49.700	53.000	163.000	216.000	635	213.597	628	+ 1·1	340·0	340·0
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	60·3	60·3	13.600	3.900	9.000	13.800	22.800	378	22.445	372	+ 1·6	60·3	60·3
Eszék-Djakovo-Vrpolje	31·8	. . . .	7.700	3.000	5.400	6.300	11.700	368	. . . .	. . .	. . .	3·5	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	7.500	1.500	6.200	5.800	12.000	231	11.492	221	+ 4·5	51·9	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövö Lokalb.	8·0	8·0	4.100	100	1.500	400	1.900	238	1.680	210	+ 13·3	8·0	8·0
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	25·0	4.800	800	2.000	1.700	3.700	148	3.912	156	— 5·1	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva	66·2	66·2	21.600	5.800	14.500	16.000	30.500	461	29.985	453	+ 1·8	66·2	66·2
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203·2	50 700	19.900	34.000	55.500	89.500	440	89.339	440	0	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalatna	42·1	42·1	6.600	4.900	4.200	15.000	19.200	456	18.678	444	+ 2·7	42·1	42·1
Halas-Bácsalmás-Rigyicza	70·2	70·2	13.500	3.800	7.300	10.000	17.300	246	16.814	240	+ 2·5	70·2	70·2
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	10.200	2.800	6.700	8.000	14.700	264	14.310	257	+ 2·7	55·6	55·6
Héjasfalva - Székely - Udvárhely (Szekler Bahn)	35·3	35·3	9.400	3.400	5.000	8.800	13.800	391	13.389	379	+ 3·2	35·3	35·3
Hidegkut-Tamási	12·5	12·5	1.100	800	500	1.600	2.100	168	1.969	158	+ 6·3	12·5	12·5
Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós	54·4	54·4	9.600	2.700	4.800	6.700	11.500	211	11.056	203	+ 3·9	54·4	54·4
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	5.700	2.200	3.200	4.300	7.500	186	7.343	182	+ 2·2	40·4	40·4
Kaba-Nadudvarer Vizinalbahn	10·1	10·1	5.000	700	1.400	1.000	2.400	238	2.245	225	+ 5·8	10·1	3·9
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	10.400	2.100	7.500	4.100	11.600	215	11.059	205	+ 4·9	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád	26·2	26·2	5.600	6.100	2.200	9.800	12.000	458	11.607	443	+ 3·4	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.900	1.700	4.200	3.000	7.200	162	7.773	175	— 7·4	44·4	44·4
Kaschau-Torna	59·1	59·1	13.500	7.100	10.000	19.500	29.500	499	29.786	504	— 1·0	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás	38·5	38·5	9.300	4.600	6.500	5.500	12.100	312	12.433	323	— 3·4	38·5	38·5
Kecskemét-Lajosmizse	32·3	. . . .	10.700	900	4.800	2.200	7.000	217	. . . .	. . .	. . .	30·5	. . .
Keszthelyer Lokalbahn	34·6	34·6	15.200	2.500	7.000	10.000	17.000	491	16.591	480	+ 2·3	34·6	34·6
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	8.400	2.500	8.000	8.500	16.500	162	16.340	160	+ 1·3	102·1	102·1
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.900	3.100	500	2.800	3.300	176	3.474	186	— 5·4	18·7	18·7
Körmend-Németujvár	23·0	23·0	7.200	1.100	2.600	2.400	5.000	217	4.543	197	+ 10·2	23·0	23·0
Körös-Belovár-Veröcse-Barcs	97·4	97·4	43.800	11.800	26.300	29.500	55.800	573	44.739	459	+ 24·8	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes	22·2	22·2	7.100	1.900	2.700	5.600	8.300	374	8.029	362	+ 3·3	22·2	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·6	49·6	9.400	1.100	4.900	4.000	8 900	179	8.665	175	+ 2·3	49·6	49·6
Lonjatalbahn	114·3	114·3	21.800	9.500	19.000	23.500	42.500	372	41.912	367	+ 1·4	114·3	114·3
Losonczer Lokalbahn	28·5	28·5	5.700	6.500	2.400	14.000	16.400	575	16.048	563	+ 2·1	28·5	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	36.800	23.400	26.500	71.000	97.500	521	95.002	508	+ 2·6	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	31.400	13.300	22.000	30.000	52.000	456	51.292	450	+ 1·3	114·1	114·1
Máros-Ludás—Besztercze	110·3	110·3	14.100	6.100	12.000	22.500	34.500	313	34.388	312	+ 0·3	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	16.000	7.900	8.500	17.500	26 000	805	25.174	779	+ 3·3	32·3	32·3
Mátra u. Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	53.200	31.500	25.000	62.000	87.000	281	86 521	279	+ 0·7	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.500	900	1.700	1.600	3.300	216	2.992	195	+ 10·0	15·3	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	7.500	4.700	3.800	13.000	16.800	411	16.359	400	+ 2·8	40·9	40·9
Nagybánya-Felsöbánya	9·1	. . . .	3.400	500	1.000	1.500	2.500	275	. . . .	. . .	. . .	9·1	. . .
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	11.900	5.200	7.500	9.000	16.500	581	15.992	563	+ 3·2	28·4	28·4
Nagykároly-Mátészalka-Csap	12·3	. . . .	2.000	600	1.300	1.700	3.000	244	. . . .	. . .	. . .	1·4	. . .
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	3 800	500	800	1.000	1.800	316	1.300	228	+ 38·6	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén	51·5	51·5	14.600	8.700	8.300	17.300	25.600	497	24.884	483	+ 2·9	51·5	51·5
Nagyvárad-Belényes-Váskoh	116·7	116·7	23.900	19.000	17.000	42.000	59.000	506	57.972	497	+ 1·8	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	34.600	7.600	26.300	26 000	52.300	465	51 906	462	+ 0·6	112·4	112·4

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	1905 für Güter	1905 im ganzen	1905 pro Kilometer	1904 für Personen und Gepäck	1904 für Güter	1904 im ganzen	1904 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1905	1904	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
309.200	97.600	246.500	220.900	467.400	3.462	228.717	169.173	397.890	2.947	+ 17·5	4.616	3.919	Alvincz-Hermannstadt-Rotenthurmpaß
440.800	70.200	268.300	206.400	474.700	3.274	282.313	208.508	490.821	3.385	— 3·3	4.365	4 513	Baja-Zombor-Neusatz
89.700	28.800	47.800	73.000	120.800	2.034	46.699	77.507	124.206	2.091	— 2·7	2.712	2.788	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
282.400	43.600	173.100	171.200	344 300	3.170	171.292	166.375	337.667	3.109	+ 2·0	4.227	4.145	Bács-Bodrogher Komitatsb.
146 600	49 000	64.200	100.500	164.700	1.992	66.452	100.427	166.879	2.018	— 1·3	2.656	2.691	Békés-Csanáder Bahn
126.600	49.400	70.400	88.800	159.200	2.003	74.410	85.874	160.284	2 016	— 0·6	2.671	2 688	Bicske—Sárbogárd
321.600	80.800	248 500	309.500	558.000	3.140	237.921	292.138	530.059	2.983	+ 5·3	4.187	3.977	Biharer Vizinalbahnen
96.100	45.900	68.900	81.200	150.100	2.597	60.126	83.340	143.466	2.482	+ 4·6	3.463	3.309	Boldvatalbahn
408.400	191.800	272.000	681.900	953 900	9.352	249.550	574.886	824.436	8.083	+ 15·7	12.469	10.777	Brassó-Háromszéker L.B.
444.100	462.300	213.900	998.300	1,212.200	12.282	206.469	923.184	1,129.653	11.445	+ 7·3	16 376	15.260	Budapest-Gran-Füzitö
189.400	59.500	127.200	142.700	267.900	2.918	120.569	150.255	270.824	2.928	— 0·4	3.891	3.904	Budapest-Lajosmizse und Kecskemét-Tisza-Ugh
35.400	49.000	10.400	99.700	110.100	4.626	9.593	89.063	98.656	4.145	+ 11·6	6.168	5.527	Csetnektal-Bahn
86.300	15.100	46.400	29.900	76.300	1.937	44.103	33.220	77.323	1.963	— 1·3	2.583	2.617	Debreczin—Nagy-Léta
237 200	78.000	134.900	221.400	356.300	2.616	134.632	252 322	386.954	2.841	— 7·9	3.488	3.788	Debreczin-Füzesabony
265.000	52.900	116.700	121.400	238.100	4.185	111.948	125.801	237.749	4.178	+ 0·2	5.580	5.571	Debreczin-Hajdu-Nánás
809.100	396.900	440.100	1,351.000	1,791.100	5.268	422.764	1,285.487	1,708.251	5.021	+ 4·9	7.024	6.695	Westungar. Lokalbahnen
103.800	25.400	70.100	101.800	171.900	2.851	67.155	92.427	159.582	2.646	+ 7·7	3.801	3.528	Erste südw. Grenz-Lokalb.
7.700	3.000	5.400	6.300	11.700	3 343	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4.457	. . .	Eszék-Djakovo-Vrpolje
62 200	10.400	51.600	50.000	101.600	1.958	50.025	36.392	86.417	1 665	+ 17·6	2.611	2 220	Felek-Fogaraser Bahn
35.900	1.100	13.200	4.100	17.300	2.163	12.375	3.417	15.792	1.974	+ 9·6	2.884	2.632	Felsö-Eör—Felsö-LövöL.B.
46.000	8.300	20.100	13.600	33.700	1.348	18 675	18.506	37.181	1.487	— 9·3	1.797	1.983	Félegyháza-Majsaer L.B.
182.800	53 600	126.000	141.500	267.500	4 041	120.461	144.968	265.429	4.010	+ 0·8	5.388	5.347	Garamberzencze-Léva
380.500	135.700	266.600	358.300	624.900	3.075	257.883	391.955	649.838	3.198	— 3·8	4.100	4.264	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
52.800	33.800	33.700	116.400	150.100	3.565	35.653	100.286	135 939	3 229	+ 10·4	4.753	4.305	Gyula-Fehervar-Zalatna
122.500	21 300	65.900	58.500	124.400	1.772	64.600	59.151	123.751	1.763	+ 0·5	2.363	2.351	Halas-Bácsalmás-Rigyicza
86.700	25.800	58.900	86.600	145.500	2.617	55.956	71.664	127.620	2.295	+ 14·0	3.489	3.060	Hegyes-Feketeh.-Palanka
83.800	28.500	48 000	73.700	121.700	3.448	44.872	73.245	118.117	3.346	+ 3·0	4.597	4.461	Héjasfalva-Szekely-Udvarh. (Székler Bahn)
11.500	6.900	5.500	12.900	18.400	1.472	4.817	11.193	16.010	1.281	+ 14·9	1.963	1.708	Hidegkut-Gyönk-Tamási
89.900	16.400	45.600	40.700	86.300	1.586	44.890	35.784	80.674	1.483	+ 6·9	2.115	1.977	Hodmezö-Vásárhely—Makó —Nagy-Szt. Miklós
46.800	22 800	31.100	46.900	78.000	1.931	26.554	41.413	67.967	1.682	+ 14·8	2.575	2.243	Honter Komitatsbahn
40 400	7.200	12.200	10.000	22.200	2.198	5.338	5.594	10.932	2.803	— 21·6	2.931	3.737	Kaba-Nadudvarer Vizinalb.
103.600	29.200	75.200	58.600	133.800	2.478	70.998	57.081	128.079	2.372	+ 4·5	3.304	3.163	Kaposvár-Fonyod
42.000	20.300	18.600	37.700	56.300	2.149	17.116	30.474	47.590	1.816	+ 18·3	2.865	2.421	Kaposvár-Mocsolad
72.200	18.600	37.700	25.500	63.200	1.423	38.341	38.890	77.231	1.739	— 18·2	1.897	2.319	Karczag-Tiszafüred
106.200	68.800	85 300	184.100	269 400	4.558	77.830	194.542	272.372	4.609	— 1·1	6.077	6.145	Kaschau-Torna
75 300	30.100	57.100	32.300	89.400	2.322	51.581	44.030	95.611	2.483	— 6·5	3.096	3.311	Kecskemét-Füllöpszállás
80.900	8.600	39.900	16.800	56.700	1.859	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.478	. . .	Kecskemét-Lajosmizse
146.200	21.700	67.300	66.800	134.100	3.876	64.548	59.747	124.295	3.592	+ 7·9	5.168	4.789	Keszthelyer Lokalbahn
83.100	20.600	75.900	72.600	148.500	1.454	67.805	69.090	136.895	1.341	+ 8·4	1.939	1.788	Kisküküllötalbahn
14.700	26.600	4.100	23.500	27.600	1.476	3.647	25.465	29.112	1.557	— 5·8	1.968	2.076	Komló—Bakócza-Felsöm.
64.300	9.600	25.400	32.000	57.400	2.496	22.703	18.238	40.941	1.780	+ 0·4	3.328	2.373	Körmend-Németujvár
248.900	96.700	156.000	302.100	458.100	4.703	140.091	231.379	371.470	3.814	+ 23·3	6.271	5.085	Körös-Belovár Lokalb.
60.600	11.000	23 600	39.800	63.400	2.856	23.275	30.209	53.484	2.409	+ 18·6	3.808	3.212	Kun-Szt. Márton-Szentes
87.400	9.600	46.800	35.200	82.000	1.653	46.413	32.453	78.866	1.590	+ 4·0	2.204	2.120	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
174.100	62.900	162.200	156.000	318.200	2.784	151.091	152.621	303.712	2.657	+ 4·8	3.712	3.543	Lonjatalbahn
47.700	52 600	21.900	109.200	131.100	4.600	18.469	106.425	124.894	4.382	+ 5·0	6.133	5.843	Losonczer Lokalbahn
302.300	184.600	230.800	644.000	874 800	4.676	218.786	538.538	757.324	4.048	+ 15·5	6.235	5.397	Ungarische Südostbahn
249.700	129.400	177.700	257.200	434.900	3.812	173.766	280.481	454.247	3.981	— 4·2	5.083	5.308	Ungar. Nordwestbahn
67.300	31.400	55.600	119.800	175.400	1.590	55.889	114.675	170.564	1.546	+ 2·8	2.120	2.061	Máros-Ludás—Besztercze
116.100	47.600	77.100	134.200	211.300	6.542	60.902	102.417	163.319	5.056	+ 29·4	8.721	6.741	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
472.700	238.500	217.900	477.500	695.400	2.245	229.043	471.596	700.639	2.262	— 0·8	2.993	3.016	Mátra u. Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
45.400	12.400	14 200	15 900	30.100	1.967	13.719	21.340	35.059	2.291	— 14·1	2.622	3.055	Mezötur-Turkeve
64.100	33.800	31.600	101.000	132.600	3.242	31.040	94.115	125.155	3.060	+ 5·9	4.323	4.080	Muránytal-Bahn
26.800	4.500	8 000	12.800	20.800	2.286	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.048	. . .	Nagybánya-Felsöbánya
89.600	35.700	53.100	66.100	119.200	4.197	54.244	60.191	114.435	4.029	+ 4·2	5.596	5 372	Nagy-Belicz—Privigye
2.000	600	1.300	1 700	3.000	2.143	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.857	. . .	Nagykároly-Mátészalka-Cs.
37.900	3.800	8.900	8.600	17.500	3.070	7.933	7.579	15.512	2.421	+ 12·8	4.093	3.628	Hermannstadt—N.-Disznod
119.000	62 200	71.000	130.400	201 400	3.911	64.870	119.081	183.951	3.572	+ 9·5	5.215	4.763	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén
217.800	139.400	156.100	396.800	552 900	4.738	149.980	321.727	471.707	4.042	+ 17·2	6.317	5.389	Großwardein-B.-Vaskoh
262.000	67.400	202.200	222.200	424.400	3.776	197.698	229.584	427.282	3.801	— 0·7	5.035	5.068	Nógráder Komitatsbahnen

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September 1905	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate September 1904	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	Einnahmen 1905 für Güter	Einnahmen 1905 im ganzen	Einnahmen 1905 pro Kilometer	Einnahmen 1904 im ganzen	Einnahmen 1904 pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September 1905	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September 1904
	Kilometer	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen		Kilometer	Kilometer
Ó-Becse—Ujvidék—Titel	102·6	102·6	36.800	3.300	25.000	12.000	37.000	361	36.089	352	+ 2·6	102·6	102·6
Pancsova-Petrovoszello	33·6	33·6	8.300	4.200	7.800	7.700	15.500	461	14.874	443	+ 4·1	33·6	33·6
Pápa-Bánhida	93·1	93·1	12.500	7.900	7.500	20.000	27.500	295	26.864	289	+ 2·1	93·1	93·1
Pápa-Csorna	36·4	36·4	11.800	1.100	5.300	2.000	7.300	201	7.000	192	+ 4 7	36·4	36·4
Petroszény-Livazény-Lupény	18·1	18·1	12.400	65.900	3.600	76.400	8.000	4.420	79.811	4.409	+ 0·2	18·1	18·1
Pozsony-Komárom	97·3	97·3	34.400	6.900	22.000	23.500	45.500	468	45.330	466	+ 0·4	97·3	97·3
Puszta-Tenyö-Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	13.500	8.000	7.000	16.400	23.400	676	22.627	654	+ 3·4	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	5.800	2.700	3.000	5 300	8 300	224	8.755	236	— 5·1	37·1	37·1
Ruma-Klenák	30·9	30·9	10.400	3.700	5.500	9.500	15.000	485	23.167	750	— 35·3	30·9	30·9
Ruma-Vrdnik	17·4	17·4	1.100	9.800	400	9.000	9.400	540	8.998	517	+ 4·4	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcs	47·1	47·1	10.200	3.000	4.500	7.500	12.000	255	12.145	258	— 1·2	47·1	47·1
Oedenburg-Pozsony	72·0	72·0	30.200	6.500	16.300	17.200	33.500	465	33.281	462	+ 0·6	72·0	72·0
Szabolcser Lokalbahnen*)	115·2	57·0	25.800	14.900	17.400	39.100	56.500	490	38.589	677	— 27·6	115·2	57·0
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.600	2.300	5.500	6.500	12.000	303	12.472	315	— 3·8	39·6	39·6
Szátmar-Nagybánya	60·3	60·3	12.600	3.900	12.000	17 000	29.000	481	27.715	460	+ 4·6	60·3	60·3
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	53.200	6.000	33.500	28.000	61.500	457	59.485	442	+ 3·4	134·7	134·7
Szegzárd-Báttaszék	19·2	19·2	10.600	1.300	3.600	2.400	6.000	313	5.937	309	+ 1·3	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	13.800	3.400	6.500	6.000	12.500	361	11.892	344	+ 4·9	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz	95·7	95·7	26.400	15.800	14 800	36.300	51.100	534	50.495	528	+ 1·1	95·7	95·7
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	9.500	4.300	5.700	8.000	13.700	256	14.195	265	— 3·4	53·5	53·5
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	15.300	4.100	15.300	16.000	31.300	290	30.399	282	+ 3·2	107·8	107·8
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	27.900	28.200	19 500	60.000	79.500	657	76.265	630	+ 4·3	121·0	121·0
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65 0	10.200	2.100	6.300	5.200	11.500	177	11.840	182	— 2·7	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld	52·3	52·3	17.400	5.200	12.000	19.000	31 000	593	30.427	582	+ 1·9	52·3	52·3
Steinamanger-Rum	21·1	21·1	7.800	1.500	2.800	1.400	4.200	199	3.980	189	+ 5·3	21·1	21·1
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	4.500	3.100	3.400	6.700	10.100	330	9.551	312	+ 5·8	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	26.300	3.100	15.000	8.000	23.000	359	23.785	371	— 3·2	64·1	64·1
Temesvár-Módos	52·4	52·4	12.500	3.300	10.500	12.500	23.000	439	23.494	448	— 2·0	52·4	52·4
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	14.900	4.600	10.700	12.500	23.200	369	23.742	377	— 2·1	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá	55·8	55·8	9.600	2.600	4.500	5.700	10.200	183	10.708	192	— 4·7	55·8	55·8
Torontáler Lokalbahn	346 9	346·9	64.800	13.000	41.500	50.500	92.000	265	92.832	268	— 1·1	346·9	346·9
Töketerebes-Gálszécs-Varannó L.B	30·5	30·5	7.900	3.000	3.800	5.000	8.800	289	8.439	277	+ 4·3	30·5	30·5
Ujszász—Jasz-Apáti Vizinalbahn	31·6	31·6	10.000	8.500	3.700	14.100	17.800	563	18.073	572	— 1·6	31·6	31·6
Warasdin-Golubovec	36·5	36·5	9.400	8.600	3.000	11.500	14.500	397	14.343	393	+ 1·0	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	24.600	5.600	15.500	15.500	31.000	366	30.503	361	+ 1·4	84·6	84·6
Vinkovce-Brčka	53·1	53·1	7.600	11.100	7.000	33.000	40.000	753	39.145	737	+ 2·2	53·1	53·1
Vinkovce-Zupanje	33·4	33·4	4.400	4.000	2.600	7.700	10.300	308	9.960	298	+ 3·4	33·4	33·4
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz	83·5	83·5	10.000	9.400	6.000	32.000	38.000	455	37.676	451	+ 0 9	83·5	83 5
Zsebely-Csákovar-Bóka	48·3	48·3	8.500	2.000	4.500	4.500	9.000	186	8.721	181	+ 2·8	48·3	48·3
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	9.100	7.100	4.800	13.700	18.500	415	17.941	402	+ 3·2	44·6	44·6
Lokalbahnen zusammen	8.758·9	8.606·7	3,049.105	1,083.972	1,524.304	2,681.649	4,205.953	481	4,040.325	469	+ 2·5	8.715·5	8.591·4
Hauptsumme	18.297·7	18 141·5	8,219.332	3,818.960	8,071 688	20,486.027	28,557.715	1.561	27,429.463	1.512	+ 3·2	18.253·3	18.126·2

*) Besteht aus den fusionierten Vizinalbahnen Nyiregyháza—Matészalka und Nyiregyháza-Vásárosnamény.

Anmerkung. Am 11. September 1905 wurde die 31·8 km lange Vizinalbahn Eszék-Djakovo-Vrpolje und am 27. September 1904 die 12·3 km lange Vizinalbahn Nagybánya-Mateszalka-Csap eröffnet.

Verkehr und Einnahmen der Bosnischen

im Monate **September** 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Eisenbahnen mit

Benennung der Eisenbahn	Betriebslänge 1905	Betriebslänge 1904	Personen	Güter	1905 für Personen und Gepäck	1905 für Güter	1905 im ganzen	1905 pro Kilometer	1904 im ganzen	1904 pro Kilometer	Differenz in Prozenten	Betriebslänge vom Anfang des Jahres 1905	Betriebslänge vom Anfang des Jahres 1904
K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	20.663	8.732	15.602	43.089	58.691	560	59.613	568	— 1·4	105·0	105·0
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	187.442	108.062	192.885	686.164	879.049	1.142	910.544	1.183	— 3·4	770·0	770·0

Eisenbahn mit

Benennung der Eisenbahn	Betriebslänge 1905	Betriebslänge 1904	Personen	Güter	1905 für Personen und Gepäck	1905 für Güter	1905 im ganzen	1905 pro Kilometer	1904 im ganzen	1904 pro Kilometer	Differenz in Prozenten	Betriebslänge vom Anfang des Jahres 1905	Betriebslänge vom Anfang des Jahres 1904
Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	183.252	4.812	14.174	6.840	21.014	3.687	21.750	3.816	— 3·4	5·7	5·7
Summe	880·7	880·7	391.357	121.606	222.661	736.093	958.754	1.089	991.907	1.126	— 3·3	880·7	880·7

Beförderte Personen	Beförderte Güter	Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates September — Einnahmen 1905: für Personen und Gepäck	1905: für Güter	1905: im ganzen	1905: pro Kilometer	1904: für Personen und Gepäck	1904: für Güter	1904: im ganzen	1904: pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1905	1904	Benennung der Eisenbahn
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
315.000	22.800	234.100	87 000	321.100	3.130	211.141	82.326	293.467	2.858	+ 9·5	4.173	3.811	Ó-Becse—Ujvidék—Titel
56.900	36.500	57.000	70.000	127.000	3.780	53.105	65.788	118.893	3.538	+ 6·8	5.040	4.717	Pancsova-Petrovoszello
116.700	54.600	66.300	144.200	210.500	2.261	65.036	125.072	190.108	2.042	+ 10·7	3.015	2.723	Pápa-Bánhida
99.500	18.400	43.700	32.600	76.300	2.096	43.965	34.642	78.607	2.160	— 3·0	2.795	2.880	Pápa-Csorna
107.300	494.400	31.400	544.800	576.200	31.834	29.641	550.302	579.943	32.041	— 0·6	42.445	42.721	Petroszény-Lupény
283.900	47.000	179.800	171.200	351.000	3.607	179.254	156.387	335.641	3.450	+ 4·6	4.809	4.600	Pozsony-Komárom
169.000	50.500	57.200	123 900	181.100	5.234	54.615	103.123	157.737	4.559	+ 14·8	6.979	6.079	Puszta-TenyöK.-Szt. Márton
54.200	29.000	25.500	43.500	69.000	1.860	27.729	57.987	85.716	2.310	— 19·5	2.480	3.080	Püspökladány—F.-Gyarmat
60.600	12.900	39.900	32.700	72.600	2.350	28.438	36.762	65.200	2.110	+ 11·4	3.133	2 813	Ruma-Klenák
9.900	60.800	5.000	62.600	67.600	3.885	3.559	54.328	57.887	3.327	+ 16·8	5.180	4.436	Ruma-Vrdnik
97.800	33.400	42.200	81.200	123.400	2.620	41.178	79.930	121.108	2.571	+ 1·9	3.493	3.428	Somogy-Szobb—Barcs
239.100	75.600	118.700	189.600	308.300	4.282	117.792	182.364	300.156	4.169	+ 2·7	5.709	5.558	Ödenburg-Pozsony
174.700	93.400	126.200	321.100	447.300	3.886	74.413	190.675	265.088	4.651	— 16·4	5.181	6.201	Szabolcser Lokalbahnen
75.100	22.100	49.300	59.500	108.800	2.747	47.327	62.003	109.330	2.761	— 0·5	3.664	3.681	Szatmár-Fehérgyarmat
97 900	40.700	109.800	210.100	319.900	5.305	93.174	175.145	218.319	4.450	+ 19·2	7.073	5.933	Szátmar-Nagybánya
399.700	44.800	273.700	201.200	474.900	3.526	252.703	201.287	453.390	3.366	+ 4·8	4.701	4.488	Szeged — Nagy - Kikinda— Nagy-Becskerek
90.300	10.100	32.100	17.100	49.200	2.563	30.506	17.704	48.210	2.511	+ 2·1	3.417	3.348	Szegzárd-Báttaszek
118.000	28.100	55.700	63.000	118.700	3.431	54.577	50.840	105.417	3.047	+ 12 6	4.575	4.063	Szentes—H.-M.-Vasárhely
212.700	133.400	124.300	342 000	466.300	4.873	120.054	310.314	430.368	4.497	+ 8·4	6.497	5.996	Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz
70.800	16.900	42.600	32.000	74.600	1.394	41.855	29.452	71.307	1.333	+ 4·6	1.859	1.777	Szigetvár-Kaposvár
109.800	40.100	115.300	189.800	305.100	2.830	105.178	158.332	263.510	2.444	+ 15·8	3.773	3.258	Szilágyságer Eisenbahn
207.900	199.900	155.800	511.600	667.400	5.516	143.654	426.110	569.764	4.709	+ 17·1	7.355	6.278	Slavonische Lokalbahn
88.900	14.600	49.500	35.300	84.800	1.305	51.425	38.993	90.418	1.391	— 6·2	1.740	1.855	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
156.100	42.700	106.800	172.700	279.500	5.344	107.592	152.582	260.174	4.975	+ 7·4	7.125	6.633	Steinamanger-Pinkafeld
59.600	12.600	25.300	11.900	37.200	1.763	23.037	11.282	34.319	1.626	+ 8·4	2.351	2.166	Steinamanger-Rum
60.800	16.700	46.400	38.500	84.900	2.775	45.214	34.029	79.243	2.590	+ 7·1	3.699	3.453	Temesvár—Buziás
155.200	24.900	95.200	57.700	152.900	2.385	88.615	59.644	148.259	2.313	+ 3·1	3.180	3.084	Temesvár—Lippa-Radna
95.600	26.900	84.800	103.300	188.100	3.590	82.768	99.776	182 544	3.484	+ 3·0	4.787	4.645	Temesvár-Modos
135.200	28.300	91.800	75 800	167.600	2.665	95.246	75 430	170.676	2.713	— 1·8	3.553	3.617	Temesvár—N.-Szt. Miklos
84.600	18.100	40.000	37.400	77.400	1.387	39.537	41.369	80.906	1.450	— 4·3	1.849	1.933	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
564.800	131.700	375.800	467.500	843.300	2.431	381.317	520.382	901.699	2.599	— 6·5	3.241	3.465	Torontáler Lokalbahn
60.400	25.600	32.100	39.100	71.200	2.334	29.016	33.546	62.562	2.051	+ 13·8	3.112	2.734	Töketerebes-Varannó L.-B.
85 000	47.500	30.300	68.300	98.600	3.120	30.157	77.657	107.814	3.412	— 8·6	4.160	4.549	Ujszász—Jasz-Apáti V.-B.
75.100	64.400	26.300	79.500	105.800	2.899	25.526	85.629	111.155	3.045	— 4·8	3.865	4.059	Varasdin-Golubovec
169.900	54.600	115.200	153.700	268.900	3.178	110.129	146.508	256.637	3.034	+ 4·1	4.236	4.045	Versecz—Kubin-Dunapart
63 400	82.100	56.200	267.400	323.600	6.094	53.539	219.230	272.769	5.137	+ 18 6	8.125	6.849	Vinkovce-Brčka
36.700	22.300	22.600	49 100	71.700	2.147	20.800	40.097	60.897	1.823	+ 17·8	2.863	2.431	Vinkovce-Zupanje
103.100	87.800	56.700	276.800	333.500	3.994	55.603	284.673	340.276	4.075	— 1·9	5.325	5.433	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz
73.400	15.700	35.500	33.300	68.800	1.424	36.095	31.528	67.623	1.400	+ 1·7	1.899	1.867	Zsebely-Csákovár-Bóka
68.500	47.000	39.300	100.500	139.800	3.134	35.101	90.124	125.225	2.808	+ 11·6	4.179	3.744	Zsitvatal-Bahn
[illegible],526 268	8,158.370	12,525.576	20,835.908	33,361.484	3.828	11,738.658	19,692.680	31,431.338	3.658	+ 4·7	5.104	4.877	**Lokalbahnen zusammen**
[illegible],727.823	30,161.505	65,333.912	160,687.998	226,021.910	12.383	61,594.086	156,969.223	218,563.309	12.058	+ 2·7	16.511	16.077	**Hauptsumme**

und Herzegowinischen Eisenbahnen

ersten neun Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Dampfbetrieb.

166.764	69.296	131.003	312.271	443.274	4.222	122.257	328.570	450.827	4.294	— 1·7	5.630	5.725	K. u. k. Militärbahn Banja-luka-Doberlin
1,375.725	858.337	1,413.095	5,965.071	7,378.166	9.582	1,604.443	5,704.868	7,309.311	9.493	+ 1·0	12.776	12.657	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

1,428.591	48.382	107.181	66.131	173.312	30.405	102.785	71.200	173.985	30.524	— 0·4	40.540	40.699	Stadtbahn in Sarajevo
[illegible]2,971.080	976 015	1,651.279	6,343.473	7,994.752	90.78	1,829.485	6,104.638	7,934.123	9.009	+ 0·8	12.104	12.012	**Summe**

Inland.

Staatseisenbahnrat.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat den Staatseisenbahnrat gemäß § 4 des mit Allerhöchster Entschließung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes zur diesjährigen regelmäßigen Herbstsession für Freitag den 1. Dezember 1905 einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr vormittags im großen Sitzungssaale des niederösterreichischen Landhauses (Wien, I. Herrengasse Nr. 13) stattfindenden Plenarsitzung stehen folgende Gegenstände:

I. Allgemeine Angelegenheiten.

1. „Mitteilungen", I. Teil.

2. Antrag der Mitglieder Moritz Dattner und Julius Epstein, betreffend Erweiterung der Restaurationslokalitäten in der Station Sambor der k. k. österr. Staatsbahnen.

II. Fahrordnungs-Angelegenheiten.

3. „Mitteilungen", II. Teil.

4. Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1906 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien.

5. Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy, betreffend Erstellung einer Verbindung der in Nürnberg ein- und auslaufenden internationalen Eisenbahnzüge mit Prag im Einvernehmen mit den kgl. Bayerischen Staatsbahnen und Stellung diesbezüglicher Anträge bei der nächsten europäischen Fahrplankonferenz im Dezember d. J.

6. Antrag des Mitgliedes Moritz Dattner, betreffend Einstellung eines direkten Wagens Krakau—Przemyśl—Chyrów—Sambor bei dem Personenzuge Nr. 17 Krakau—Lemberg der k. k. österr. Staatsbahnen.

7. Anträge des Mitgliedes Dr. Stefan Licht, betreffend
a) gründliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Lokalbahn Zauchtel—Bautsch;
b) Beibehaltung des Zugspaares Nr. 3733 und 3734 auf der im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Lokalbahn Branowitz—Pohrlitz auch während des Winters.

8. Antrag des Mitgliedes Franz v. Pirko, betreffend tägliche Führung des Zuges Nr. 927 in der Staatsbahnstrecke Amstetten—Waidhofen a. d. Ybbs auch in den Wintermonaten.

9. Anträge des Mitgliedes Ignaz Rußmann, betreffend
a) Späterlegung des Schnellzuges Nr. 3 Wien—Lemberg—Podwołoczyska;
b) Beschleunigung des Zuges Nr. 1061/462 Oświęcim—Skawina—Krakau der k. k. österr. Staatsbahnen behufs Herstellung eines Anschlusses an den Personenzug Nr. 13 Krakau—Lemberg der k. k. österr. Staatsbahnen;
c) Erstellung einer Schnellzugsverbindung zwischen Galizien und Prag im Anschlusse an den Personenzug Nr. 1111 Prerau—Olmütz via Böhmisch-Trübau der priv. Österr.-ungar.-Staatseisenbahn-Gesellschaft.

III. Kommerzielle und Tarif-Angelegenheiten.

a) Personen- und Gepäcksverkehr.

10. „Mitteilungen", III. Teil a).

b) Güterverkehr.

11. „Mitteilungen", III. Teil b).

12. Erstattung eines Gutachtens hinsichtlich des in der diesjährigen Berner Konferenz zur Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr zur Annahme gelangten Antrages wegen Erhöhung des Normalsatzes für regelmäßigen Gewichtsverlust von 1 Prozent auf 2 Prozent bei den Artikeln: Schweinsborsten, Pferdehaare, Hölzer, Flachs, Hanf, Salz, Dünger, Erden und Steinkohlen (§ 8 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 32 des Internationalen Übereinkommens).

13. Wahl von zwei Delegierten des Staatseisenbahnrates zur Teilnahme an der Enquete über die Abänderung des § 51, Abs. 1, lit. 1, Betr.-Regl., bezw. der Zusatzbestimmung VI zu § 61 Betr.-Regl.

14. Antrag der Ersatzmänner Dr. Alois Bauer und Franz Staněk, betreffend Einräumung tarifarischer Begünstigungen zur tunlichsten Förderung des Flachsbaues.

15. Antrag des Mitgliedes Dr. Friedrich Nitsche, betreffend tunlichst rasche Einleitung geeigneter Maßnahmen zur Ermöglichung eines zweckmäßigeren und schnelleren Obstversandes.

Weitere von Mitgliedern oder einberufenen Ersatzmännern des Staatseisenbahnrates bis spätestens Montag den 13. November d. J. einlaufende Anträge.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Straßenbahnen. (Teilstrecke „Absberggasse—Gottschalkgasse" der Linie Konz.-Nr. 57: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Oktober die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung der Teilstrecke „Absberggasse—Gottschalkgasse" der mit der Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten Linie Nr. 57 „von der Himbergerstraße durch die Quellengasse, Absberggasse, Gudrunstraße und Geiselbergstraße bis zur Simmeringer Hauptstraße" der städtischen Straßenbahnen in Wien in ihrem Wirkungskreise vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Amtshandlung, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen den provisorischen Betriebskonsens für die erwähnte Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen.
[E.-M.-Z. 49.403.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Krakau: Änderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau.) Mit Gültigkeit vom 1. November ist die Bezeichnung der in der Station Krakau befindlichen Reexpeditionsstelle von „Lagerhaus der Firma J. Przeworski" auf „Filiale der k. k. priv. Galizischen Aktien-Hypothekenbank in Krakau" abgeändert worden.

— (Betriebsleitung Czernowitz: Schließung der Halte- und Ladestelle Russ.-Moldawitza für den Stückgutverkehr.) Am 15. Oktober ist die auf der Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza der Bukowinaer Lokalbahnen gelegene Halte- und Ladestelle Russ.-Moldawitza für den Stückgutverkehr geschlossen worden. Die Auf- und Abgabe von Stückgütern für den Verkehrsbereich dieser Haltestelle erfolgt künftighin in der Station Russ.-Moldawitza-Säge.

Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Station Zinsendorf für den Gesamtverkehr.) Am 15. November wird die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen von mindestens 5000 kg eröffnete Station Zinsendorf der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz auch für den Stückgüter- und somit für den Gesamtverkehr eröffnet werden.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Eröffnung der Haltestelle Bausnitz für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. November ist die zwischen den Stationen Schwadowitz-Eipel und Parschnitz gelegene Haltestelle Bausnitz für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten und die Aufnahme des Reisegepäckes erfolgt in dieser Haltestelle durch den Bahnwächter.

Niederösterreichische Landeseisenbahnen. (Linie Korneuburg—Ernstbrunn: Eröffnung der Haltestelle Seebarn für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Am 15. November wird die zwischen den Stationen Stetten und Rückersdorf-Hermannsdorf in km 7·3 gelegene Personenhaltestelle Seebarn für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden. Die Fahrkartenausgabe, sowie die Gepäcksabfertigung findet im Zuge durch den Zugsbegleiter statt.

Ausland.

Sachsen. (Etat der Staatseisenbahnen.) Aus dem Etatsvoranschlage für die Finanzperiode 1906/07 ist folgendes hervorzuheben: Die Einnahmen sind auf Mk. 145,007.830 (+ 8,653.780), die laufenden Ausgaben auf Mk. 105,729.540 (+ 3,368.780) veranschlagt, so daß ein Überschuß von Mk. 39,278.290 (+ 5,285.000) erwartet wird. Von den Einnahmen entfallen u. a. Mk. 45,816.500 (+ 2,256.500) auf den Personen- und Gepäck-

verkehr und Mk. 86,243.900 (+ 7,613.900) auf den Güterverkehr. Nach den Berechnungen wird sich der Anteil der Staatseisenbahnen an den Staatsschulden Ende 1905 auf rund Mk. 795,000.000 (Ende 1904 Mk. 1.007,126.923) belaufen. Zur Verzinsung dieser Summe bedarf es nach dem für die bisher begebenen Anleihen berechneten Durchschnittssatze von 3·05 Prozent eines Betrages von jährlich Mk. 24,247.500 und zur Tilgung nach dem Durchschnittssatze von 1·25 Prozent eines weiteren Betrages von jährlich Mk. 9,937.500, d. i. zusammen Mk. 34,185.000 jährlich. Hiernach berechnet sich der reine Betriebsüberschuß der Staatseisenbahnverwaltung für die Etatsperiode 1906/07 auf rund Mk. 5,100.000. — Zur Beschaffung ganzer Fahrzeuge sind für das Jahr Mk. 3,602 000 eingestellt. Von dem Überschusse von Mk. 39,278.290 sollen Mk. 250 000 zur Vermehrung der Betriebsmittel für Schmalspurbahnen und Mk. 1,085.000 zu Sicherheitseinrichtungen und verschiedenen sonstigen Herstellungen verwendet werden, wodurch sich der tatsächliche Überschuß auf Mk. 37,943.290 herabmindert. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schweiz. (Betriebsschluß auf Saisonbahnen.) Die diesjährige Einstellung des regelmäßigen Betriebes hat auf nachstehend bezeichneten Saisonbahnen an den beigesetzten Tagen stattgefunden wie folgt: Straßenbahn St. Moritz am 20. September; Brunnen-Morschach-Bahn am 15. Oktober; Drahtseilbahn Biel-Mugglingen am 31. Oktober; Beatenbergbahn am 31. Oktober; Arth-Rigi-Bahn, Bergstrecke, am 31. Oktober; Wengernalpbahn, Strecke Lauterbrunnen—Wengen für den Personenverkehr, am 31. Oktober 1905.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Moravia“ von Santos.) Dieser Dampfer ist am 26. September 1905 mit 8 Passagieren und 4587 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Rückreise Nr. 4 der Brasilien-Linie von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Santos 3,625.140 kg Kaffee, Rio de Janeiro 910.800 kg Kaffee und aus Bahia 45.000 kg Kaffee und 6000 kg Kakao.

— (Ankunft des Dampfers „India“ von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 30. Juli 1905 mit 2 Passagieren und 2098 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 865 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 2 der Calcutta-Linie, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 1,148.368 kg (wovon 594.875 kg für das Ausland), Rangoon 290.683 kg (wovon 232.320 kg für das Ausland), Madras 110.860 kg (wovon 37.000 kg für das Ausland), Colombo 353.719 kg (wovon 1000 kg für das Ausland), Djibouti 160 kg Kuriositäten, Suez 4070 kg und aus Port Said 190.588 kg.

— (Ankunft des Dampfers „Urano“ von Buenos Ayres.) Dieser Dampfer ist am 22. August mit 4 Passagieren und 2316·5 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 7·5 Tonnen nach Fiume und 45 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 3 der Brasil-Linie von Buenos Ayres in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Santos 1,150.920 kg Kaffee (wovon 7500 kg für Fiume und 15.000 kg für das Ausland) und aus Rio de Janeiro 1,053.060 kg (wovon 30.000 kg für das Ausland) und 112.500 kg Tabak.

Verschiedene Mitteilungen.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Theodor Ritter von Taussig und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. Viktor Röll die diesjährige (54.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn statt. An derselben nahmen 21 Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 15.870 Aktien mit 522 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1904 wurden befördert: 2,811.325 Personen (gegen 2,821.017 Personen im Jahre 1903), 4558 t Gepäck (4473 t) und 2,301.154 t Eil- und Frachtgüter (2,222.017 t). Die Einnahmen betrugen aus dem Personalverkehre K 1,732.206·79 (K 1,761.551·85), aus dem Gepäcksverkehre K 64.540·91 (K 62.948·45) und aus dem Güterverkehre K 6,865.053·60 (K 6,638.112·93). Zuzüglich der sonstigen Betriebseinnahmen per K 114.302·54 (K 116.755·56) stellten sich die Gesamtbetriebseinnahmen auf K 8,776.103·84 (gegen das Vorjahr um K 196.735·05 oder 2·29 Prozent mehr), denen die eigentlichen Betriebsausgaben von K 5,744.104·02 (K 5,730.778·—) entgegenstehen, so daß sich ein Betriebsüberschuß von K 3,031.999·82 (K 2,848.590·79) ergibt. Abzüglich der sonstigen Auslagen per K 1,390.702·75 (K 1,193.036·56) stellte sich der Betriebsnettoertrag auf K 1,641.297·07 (um K 14.257·16 oder 0·86 Prozent weniger als im Vorjahre). Da das garantierte Reinerträgnis pro 1904 K 3,838.371·70 (K 3,838.371·70) betrug, ergab sich ein Abgang von K 2,197.074·63 (K 2,182.817·47), welcher konzessionsmäßig vorschußweise von der Staatsverwaltung zu decken ist. Der Hauptrechnungsabschluß wies einschließlich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 264.497·39 (K 258.233·55), einen Gewinn von K 349.746·49 (K 339.497·39) aus, welcher zur Verfügung der Aktionäre stand. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloß sie, aus dem Gewinne eine Aktiendividende von K 9·— (wie im Vorjahre) auszuschütten und den Rest per K 274.746·49 (Kronen 264.497·39) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurden die turnusmäßig aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder Julius Herz und Louis Löb wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung.

[E.-M.-Z. 33.238 ex 1905.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 7. November 1905 dem Oberbaurate im Eisenbahnministerium Alexander Trutschka aus Anlaß der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 7. November 1905 den Baurat Ludwig Tiefenbacher zum Oberbaurate im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen und den Bauräten in demselben Ministerium Leopold Schick und Franz Zach den Titel und Charakter eines Oberbaurates mit Nachsicht der Taxe huldvollst zu verleihen geruht.

Wrba m. p.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat den mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Maschinen-Oberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Oskar Rother und den Bau-Oberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Friedrich Fischer Edlen v. Zickhartsburg zu Bauräten im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat die Oberingenieure Ferdinand Gerstner, Josef Edlen v. Ott, Gustav Nebesky, Karl Mittermeyer, Wenzel Burger und Franz Schulz zu Bauräten im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat die Maschinen-Oberkommissäre der österreichischen Staatsbahnen Hermann Setz und Dr. techn. Artur Hruschka, weiter die Bau-Oberkommissäre der österreichischen Staatsbahnen Richard Hanke und Ottokar Jahn, ferner den Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Karl Kramář, endlich die Baukommissäre der österreichischen Staatsbahnen Marian Jungwirth und Karl Barvič zu Oberingenieuren im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat an Stelle des Ministerialrates Dr. Siegmund Brosche den Sektionsrat im Handelsministerium Dr. Friedrich Krenn zum Mitgliede des Staatseisenbahnrates ernannt.

VERORDNUNGS-BLATT FÜR EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mitteilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Teil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und ermöglicht hierdurch einen Ueberblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn** . . .	K 24·—	K 12·—	K 6·—
für das **Deutsche Reich** . . .	Mk. 25·—	Mk. 12·50	Mk. 6·25
für das **übrige Ausland** . . .	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit **jedem Kalendervierteljahr** begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach **aufliegendem** Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franko.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler - Berichtigungen im Tarife, Teil IV, Heft 1, vom 1. November 1905.

Im obenbezeichneten Tarife sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

a) Auf Seite 57 ist der Stationsname „Kirchberg bei Zürich" auf „Kilchberg bei Zürich" abzuändern;

b) auf Seite 78 ist der Stationsname „Goldbach" auf „Goldach richtigzustellen;

c) auf Seite 79 ist der Frachtsatz für Holz der Serie IV, Kitzbühel—Murg, von 410 Centimes auf **104** Centimes für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 7. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.132/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1679]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes des Ausnahmetarifes 42 (totes Wild, totes Geflügel).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, tritt im Tarifheft 3 für die Beförderung von totem Wild und totem Geflügel bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Eilgut zwischen Kistelek U.St.B. und Hannover Eilgutabfertigung K.E.D. H. ein direkter Frachtsatz des Ausnahmetarifes 42 von 1624 Pfg. für 100 kg in Kraft.

Wien, am 6. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI 1905. [1680]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Nachtrages III zum Lokal-Personentarife.

Am 1. Jänner 1906 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Lokal-Personentarife der Österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in Wirksamkeit.

Durch denselben werden die bisher erschienenen Nachträge I und II aufgehoben.

Der Nachtrag III enthält neue Fahrpreise für Abonnementskarten und sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Wien, am 8. November 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1681]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeb. Bhf.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ab wird folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeb. Bhf. eingeführt:

„Die kgl. preußische Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Die Benachrichtigungsschreiben über den Eingang des Gutes werden hierüber in jedem Falle nähere Bestimmung enthalten. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magdeb. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß."

Budapest, am 7. November 1905. Ks.Od. Z. 49.974/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1682]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Lieferfristzuschläge.

Der mit hierseitiger Kundmachung ad Z. 33.558 vom 5. November 1905 veröffentlichte Lieferfristzuschlag wurde vom hohen k. k. Eisenbahnministerium unter Z. 52.166 vom 6. November 1905 genehmigt und gilt für alle in der beregten Kundmachung angeführten Sendungen des Lokalverkehres der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und der von ihr betriebenen Lokalbahnen, sowie auch für Sendungen im Verkehre mit allen jenen fremden Eisenbahnen und darüber hinaus, für welche die mittels gemeinschaftlicher Kundmachung der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Österr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 7. November 1905 eingeführten Lieferfristzuschläge keine Anwendung finden.

Prag, am 8. November 1905. Z. 33.558/05

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1683]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swoleňowes-Smečna.

Tarif vom 1. Jänner 1902.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 127 vom 4. November 1905 auf Seite 2695 enthaltenen Kundmachung [1641] ist der Stationsname „Hodkon" auf „Hodkow" richtigzustellen.

Wien, am 7. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.145/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

V.-B. Nr 130 v. 11./XI. 1905. [1684]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Einführung von Frachtsätzen für Schnittholz.

Mit Gültigkeit vom 21. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im Verkehre nach Herford und Oeynhausen, Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion Hannover, die nachstehenden ermäßigten Frachtsätze für Schnittholz in Kraft:

Nach	Von – Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen – für 100 kg in Pfennig												
	Bednarow	Bogdanówka-Kamionka	Bolechów	Borkiwielkie	Boryslaw	Brody	Chodorów	Dolina	Drohobycz	Kalusz	Kolomea	Krasne	Krechowice
Oeynhausen Nord	360	—	353	364	353	355	353	353	353	357	371	353	355
Oeynhausen Süd	360	368	353	364	353	355	353	353	353	357	371	353	355

Nach	Von – Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen – für 100 kg in Pfennig												
	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Lubieńce	Maximowka	Monasterzyska	Morszyn	Nadwórna	Ottynia	Ozydów	Podwołoczyska	Skole	Stanislau	Stryj
Herford	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	348
Oeynhausen Nord	353	353	353	367	—	353	368	366	353	—	353	362	353
Oeynhausen Süd	353	353	353	367	371	353	368	366	353	370	353	362	353

Nach	Von – Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen – für 100 kg in Pfennig								
	Synowodzkowyzne	Tarnopol	Tarnowicalesna	Tłumacz-Palahicze	Wygoda	Zabłotce	Zadwórze	Zbórow	Złoczów
Oeynhausen Nord	353	362	367	365	362	353	353	355	353
Oeynhausen Süd	353	362	367	365	362	353	353	355	353

Wien, am 6. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.366/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kombinierter Schnellzugs- und Expreßzugsverkehr St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour.

Vom 18. November 1905 angefangen bis inkl. 24. April 1906 wird der in Wien-Nordbahnhof an jedem Samstag und Dienstag die zweimal wöchentlich mit den Zügen Nr. 59 der St. Petersburg-Warschauer St.B. und Warschau-Wiener Bahn Nr. 1504/N, 1404/N, 4/N 4 A K.F.N.B. hergestellte Schnellzugsverbindung von St. Petersburg, via Warschau—Granica—Trzebinia—Oderberg, nach Wien-Nordbahnhof (Abfahrt St. Petersburg an jedem Donnerstag und Sonntag um 6 U. abends St. Petersburger Zeit, Abfahrt Warschau jeden Freitag und Montag um 5 U. 27 M. nachm. St. Petersburger Zeit, Ankunft Wien-Nordbahnhof um 7 U. 8 M. früh) durch den an jedem Samstag und Dienstag von Wien-Nordbahnhof nach Wien-Südbahnhof rollenden Expreßzug der k. k. Staatsbahn und weiter durch den von Wien nach Nizza—Cannes in der Wintersaison täglich verkehrenden Expreßzug der Südbahn bis Nizza—Cannes fortgesetzt (Ankunft Cannes an jedem Sonntag und Mittwoch um 3 U. 46 M. nachm. Pariser Zeit).

In der Gegenrichtung wird vom 19. November 1905 angefangen bis inkl. 26. April 1906 an jedem Sonntag und Donnerstag in Wien-Nordbahnhof die zweimal wöchentlich mit den Zügen Nr. 3 A/3, V/1403/1503 K.F.N.B.—60 Warschau-Wiener Bahn und St. Petersburg-Warschauer Staatsbahn von Wien-Nordbahnhof, nach Warschau, bezw. St. Petersburg hergestellte Schnellzugsverbindung auch Anschluß an den an jedem Sonntag und Donnerstag verkehrenden Expreßzug der k. k. Staatsbahn von Wien-Südbahnhof nach Wien-Nordbahnhof, bezw. an den in der Wintersaison täglich von Cannes—Nizza nach Wien-Südbahnhof verkehrenden Expreßzug der Südbahn (Cannes ab 11 U. 10 M. vorm. Pariser Zeit) erhalten.

Mit dieser kombinierten Schnellzugs- und Expreßzugsverbindung werden direkte Schlafwagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft I. und II. Klasse, und zwar der Schlafwagen II. Klasse von St. Petersburg, bezw. von Warschau bis Wien-Südbahnhof und umgekehrt, der Schlafwagen I. Klasse von St. Petersburg, bezw. von Warschau bis Nizza—Cannes und umgekehrt verkehren.

Von Wien-Nordbahnhof nach Wien-Südbahnhof und umgekehrt werden diese Schlafwagen I. und II. Klasse über die Wiener Verbindungsbahn befördert.

Die Reisenden der Fahrtrichtung St. Petersburg—Cannes mit direkten kombinierten Fahrbilletten I./II. Klasse haben daher in Wien-Südbahnhof aus dem Schlafwagen II. Klasse in jenen der I. Klasse umzusteigen.

Ebenso haben die Reisenden der Fahrtrichtung Cannes—St. Petersburg, welche mit einer von Wien-Südbahnhof nach einer russischen Station lautenden Fahrkarte II. Klasse versehen sind, in Wien-Südbahnhof aus dem Schlafwagen I. Klasse in jenen der II. Klasse umzusteigen.

Die zweimal wöchentliche Schnellzugs- und Expreßzugsverbindung von St. Petersburg nach Nizza—Cannes und umgekehrt wird in der Wintersaison 1905/06 wie folgt bewerkstelligt werden:

Richtung von St. Petersburg nach Cannes.

Abfahrt St. Petersburg an jedem Donnerstag und Sonntag um 6 U. abends (St. Petersburger Zeit), vom 16. November 1905 bis inkl. 22. April 1906, Abfahrt Warschau (Wiener Bahnhof) an jedem Freitag und Montag um 5 U. 27 M. nachm. (St. Petersburger Zeit), vom 17. November 1905 bis inkl. 23. April 1906, Ankunft Wien-Nordbahnhof an jedem Samstag und Dienstag um 7 U. 8 M. früh M.E.Z., Ankunft Wien-Südbahnhof um 8 U. 43 M. früh, Abfahrt Wien-Südbahnhof an jedem Samstag und Dienstag um 11 U. 40 M. vorm. vom 18. November 1905 bis inkl. 24. April 1906.

Ankunft Nizza um 3 U. 3 M. nachm. (Pariser Zeit), Ankunft Cannes um 3 U. 46 M. nachm. (Pariser Zeit) an jedem Sonntag und Mittwoch vom 19. November 1905 bis inkl. 25. April 1906.

Fahrdauer St. Petersburg — Wien-Nordbahnhof 38 St. 9 M.

Fahrdauer St. Petersburg—Cannes 71 St. 42 M.

Richtung von Cannes nach St. Petersburg.

Abfahrt Cannes um 11 U. 10 M. vorm. (Pariser Zeit), Abfahrt Nizza um 12 U. mittags (Pariser Zeit) an jedem Samstag und Mittwoch vom 18. November 1905 angefangen bis inkl. 25. April 1906.

Ankunft Wien-Südbahnhof um 5 U. 20 M. nachm. und Abfahrt Wien-Nordbahnhof um 9 U. 10 M. nachts an jedem Sonntag und Donnerstag vom 19. November 1905 bis inkl. 26. April 1906.

Ankunft Warschau an jedem Montag und Freitag um 1 U. 37 M. nachm. (St. Petersburger Zeit), vom 20. November 1905 angefangen bis inkl. 27. April 1906.

Ankunft St. Petersburg an jedem Dienstag und Samstag um 11 U. 20 M. vorm. (St. Petersburger Zeit) vom 21. November 1905 bis inkl. 28. April 1906.

Fahrdauer Cannes—St. Petersburg 70 St. 14 M.

Fahrdauer Wien-Nordbahnhof — St. Petersburg 37 St. 9 M.

Näheres ist aus der affichierten Kundmachung über den kombinierten Schnellzugs- und Expreßzugsverkehr St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour, sowie aus dem Fahrplanplakate der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Blatt I) zu entnehmen.

Wien, am 8. November 1905.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1686]

Güterverkehr zwischen Wiener Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. November 1905 gültigen Nachtrag I zu der vom 1. Dezember 1903 gültigen Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wiener Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits, Seite 11 (Frachtsätze für Eisen und Stahl), ist in der Kolonne „von", 7., 8. und 9. Zeile, mit sofortiger Gültigkeit

statt „Leoben k.k.St.B." zu setzen „Klagenfurt S.B."
„ „Klagenfurt S.B." „ „ „Knittelfeld"
„ „Knittelfeld" „ „ „Leoben k.k.St.B."

Wien, am 7. November 1905. S.B. Z. 12.393-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1687]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 (Samen und Sämereien u. s. w.).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten im Tarifheft 3 nachstehende direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 (Samen und Sämereien u. s. w.) in Kraft:

Nach und von	Pfennig für 100 kg Oroszka U.St.E. M.Á.V.		
	a	b	c
Aumühle K.E.D. C.	772	508	478
Cöthen K.E.D. M.	732	483	455
Hadmersleben K.E.D. M.	785	516	485
Heringen (Helme) K.E.D. C.	776	511	480
Quedlinburg K.E.D. M.	780	513	482
Schladen K.E.D. M.	814	534	501
Wallwitz b. Halle a. Saale K.E.D. M.	717	474	447

Wien, am 6. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1688]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Bohutin.

Am 5. November 1905 wird die in km 55·1 der Linie Sternberg — Grulich zwischen der Haltestelle Krumpisch und der Station Eisenberg a. d. March gelegene Personenhaltestelle Bohutin für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle (beim Wächterhaus Nr. 46) statt.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Olmütz, im November 1905.

St.-B.-D.-Z. 25.752/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1689]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Einführung der Dienstanweisung Nr. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 tritt zum Tarife für den obbezeichneten Eisenbahnverband die Dienstanweisung Nr. 9 in Kraft. Hierdurch treten folgende Ergänzungen des bezüglichen Tarifes in Wirksamkeit:

Im Klassenguttarife und im Ausnahmetarif Nr. 17 (Glas) kommen Frachtsätze für Ebersbach der Sächsischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Die Frachtsätze für Döbeln Bhf. in den Ausnahmetarifen Nr. 4 (Maschinen) und Nr. 23 (Zucker) gelten auch für die Station Döbeln Ost der Sächsischen Staatseisenbahnen. Ferner werden die Stationen Mühlhausen (Thür.) Pr.St.B. des Direktionsbezirkes Erfurt in den Ausnahmetarif Nr. 7 A (sperrige Güter), Plauen i. Voigtland oberer Bhf. der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 10 II (Eier) und Langenhorst des Direktionsbezirkes Münster in den Ausnahmetarif Nr. 42 (Baumwollwaren und Garne) einbezogen.

Im Ausnahmetarif Nr. 27 (Zellulose) gelangen Frachtsätze von Helsa, Station des Direktionsbezirkes Cassel, nach Bacau, Station der Rumänischen Staatseisenbahnen, und im Ausnahmetarif Nr. 55 I (Ton) außer den von Großalmerode bereits bestehenden Frachtsätzen noch solche nach Brazi, Hece-Lespezi, Onesti und Targul-Frumos, Stationen der Rumänischen Staatseisenbahnen, zur Einführung.

Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1906 ab tritt eine Einschränkung des Ausnahmetarifes Nr. 7 A (sperrige Güter) insofern ein, als derselbe von diesem Zeitpunkte ab für ungepreßte Watte — Position 8 des Artikelverzeichnisses — nur noch bei Frachtzahlung für beliebige Mengen — Frachtsätze der Abteilung a — anzuwenden ist.

Wien, am 9. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.565/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905 [1690]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

(Verkehr mit Österreich und Ungarn.)

Änderung der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife für Güter aller Art und für Eisen u. s. w. in den Tarifheften 1 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 sind in den Tarifheften 1 und 3 nachstehende Änderungen durchzuführen:

Im Tarifheft 1.

Auf Seite 12 und 13 des Nachtrages II ist in den Warenverzeichnissen der Ausnahmetarife Nr. 1 A und 1 B, 13., bezw. 22. Zeile von unten, anstatt „(Vergleiche §§ 13, 15, 25, 26, 27 und 28 des Tarif-Teiles I, Abteilung B)“ zu setzen:

„(Vergleiche §§ 15, 17, 28, 29, 30 und 31 des Tarifes, Teil I, Abteilung B).“

Auf Seite 17 und 18 des Nachtrages IV sind im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 18 die dort angegebenen Bezeichnungen von Positionen der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, wie folgt zu ändern:

Anstatt „Pos. E—5“ ist zu setzen „Pos. E—6“
„ „Pos. E—6“ „ „ „ „Pos. E—7“
„ „Pos. E—7“ „ „ „ „Pos. E—8“

Im Tarifheft 3.

Auf Seite 14 des Nachtrages IV ist im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 1, 14. und 13. Zeile von unten, anstatt „(Vergleiche § 13, 15, 25, 26, 27 und 28 des Tarif-Teiles I, Abteilung B)“ zu setzen:

„(Vergleiche §§ 15, 17, 28, 29, 30 und 31 des Tarifes, Teil I, Abteilung B).“

Auf Seite 10 des Nachtrages VI ist im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 14, 31. und 30. Zeile von unten, anstatt „Pos. E—6 c und d“ zu setzen „Pos. E—7 c und d“.

Wien, am 2. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905 [1691]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897.

Einführung von Frachtsätzen für Christbäume.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen im Tarife, Teil II, Heft 2, des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze für die Beförderung von Christbäumen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für

a) 5.000 kg
b) 10.000 kg

für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen zur Einführung, und zwar:

Nach	Von Mauth a)	Von Mauth b)	Von Zditz a)	Von Zditz b)
	Pfennig für 100 kg			
Annaberg i. Erzgeb.	182	155	187	170
Chemnitz Hauptbhf.	189	160	182	174
Dresden-Altstadt	188	182	171	165
Dresden-Friedrichstadt	191	184	174	167
Dresden-Neustadt	192	185	175	168
Freiberg i. Sachs.	202	188	185	171
Meissen	199	187	182	170
Meissen-Triebischthal	200	187	183	170
Zwickau i. Sachs.	172	149	188	164
Leipzig Bayer. Bhf.	197	164	213	179
Leipzig Dresd. Bhf.	199	166	215	181*)
Leipzig Berl. Bhf.	199	166	215	181
Leipzig Eilenb. Bhf.	201	167	217	182
Leipzig-Eutritzsch	199	166	215	181
Leipzig Magdeb. Bhf.	199	166	215	181
Leipzig Thür. Bhf.	199	166	215	181*)

*) Gültig vom 1. Jänner 1906.

Wien, am 9. November 1905. T.-A.-B.-Z. 20.919/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1692]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung einer sechstägigen Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist aus Anlaß der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse.

Auf Grund des § 63, Abs. 3, Ziffer 2, des Betriebsreglements und des § 6, Abs. 3, Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird anläßlich der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. November 1905, Z. 52.166, für die Dauer des unabweisbaren Bedarfes für den Lokalverkehr, sowie im Verkehre von und nach den Linien der von den außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen nicht betroffenen Bahnverwaltungen eine sechstägige Zuschlagsfrist zu der reglementarischen Lieferfrist bezüglich der Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) eingeführt, die sich am 9. November 1905 oder nach diesem Tage auf den Linien der Österr. Nordwestbahn oder Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn befinden oder auf den Stationen dieser Bahnverwaltungen zur Aufoder Abgabe gelangen.

Wien, am 8. November 1905.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1693]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für Rohflachs.

Für Rohflachssendungen nach Konstadt gelangen bei Frachtzahlung pro Wagen und Frachtbrief für

a) mindestens 5.000 kg
b) mindestens 10.000 kg

die nachstehenden Kartierungsfrachtsätze mit Gültigkeit ab 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, spätestens aber bis Ende Jänner 1907, zur Anwendung:

Zwischen	Konstadt a)	Konstadt b)
	Pfennig für 100 kg	
Komját	256	146
Nagy-Surány	256	143
Tardoskedd	249	140
Tornócz	244	137
Tótmegyer	252	140
Vág-Sellye	241	135

Budapest, am 7. November 1905. Ks.Od. Z. 51.186/05.

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1694]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung einer Zuschlagsfrist zu den normalen Lieferfristen.

Die mit der Kundmachung vom 6. November 1905 vorbehaltlich der aufsichtsbehördlichen Genehmigung eingeführte temporäre Zuschlagsfrist von sechs Tagen zu den reglementarischen Lieferfristen gilt zufolge der vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 6. November 1905, Z. 52.166, erteilten Genehmigung vom 6. November 1905 angefangen bis auf weiteres für alle Sendungen des Lokalverkehres, sowie für alle jene auf der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn beförderten Sendungen, auf welche die mit der gemeinschaftlichen Kundmachung der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 7. November 1905 eingeführten temporären Zuschlagsfristen keine Anwendung finden.

Prag, am 8. November 1905. Z. 42.127/05.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1695]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.
„ „ II, „ 2, „ 1. August 1900.
„ „ II, „ 3, „ 1. Juli 1902.

Einführung von Nachträgen.

Am 1. Dezember 1905 treten im obengenannten Verbande folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag III zum Tarifheft 1,
„ XII „ „ 2 und
„ VI „ „ 3.

Die Nachträge enthalten neue Frachtsätze des Klassentarifes und der Ausnahmetarife, sowie einige neue Ausnahmetarife, und zwar für Mineralwasserflaschen, gebraucht, leer zurückgehend (Heft 1), Eisenvitriol und Schwefelsäure (Heft 2); ferner die Aufhebung der ermäßigten Frachtsätze für Ölkuchen von Schreckenstein Ö.N.W.B. in den Tarifheften 1 und 2.

Die durch die Nachträge eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. Jänner 1906.

Druckstücke der Nachträge können zum Preise von je 12 Heller für das Stück bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Wien, am 7. November 1905. Ö.N.W.B. Z. 119.574/05.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1696]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einstellung der Güteraufnahme nach Pilsen loko.

Wegen Überfüllung der Pilsner Bahnhöfe wird mit sofortiger Gültigkeit auf die Dauer von vier Tagen, d. i. bis einschließlich 11. November 1905 die Annahme von Frachtgütern aller Art nach Pilsen loko eingestellt.

Ausgenommen hiervon sind lebende Tiere, Lebensmittel und Eilgüter.

Auf bereits übernommene Güter findet gegenwärtige Maßnahme keine Anwendung.

Pilsen transitierende Güter können unbeschränkt aufgenommen werden.

Pilsen, am 8. November 1905. Z. 51.957-6/5.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 130 v. 11/XI. 1905 [1697]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Tarifarische Behandlung der Gütersendungen anläßlich der Verkehrsunterbrechung zwischen Lend und Taxenbach.

Die Güter, welche sich zur Zeit des Eintrittes der Verkehrsstörung (am 8. November) bereits unterwegs befunden haben, werden über die Hilfsroute Salzburg—Rosenheim—Kufstein—Wörgl zu den zur Zeit der Abfertigung für die unterbrochene Route gültigen Frachtsätzen befördert. Für die erst nach dem Eintritte der Verkehrsstörung zur Aufgabe gelangenden Güter werden im Lokalverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen — mit Ausnahme des Verkehres zwischen den Stationen St. Johann i. P., Schwarzach-St. Veit, den Stationen der anschließenden Tauernbahn und der Station Lend einerseits, dann den Stationen von Taxenbach bis Söll-Leukental anderseits — sowie im Verkehre mit ausländischen Bahnen die über die unterbrochene Route sich ergebenden Frachtsätze bis zum 15. November 1905 berechnet, während in den vorstehend ausgenommenen Relationen des Lokalverkehres, sowie im Verkehre mit fremden inländischen Bahnen die für die Hilfsroute geltenden Frachtsätze zur Einhebung gelangen.

Für die über die Hilfsroute geleiteten Sendungen erfolgt die Berechnung der Lieferfrist auf Grund der sich über die Hilfsroute ergebenden Entfernungen.

Wien, am 9. November 1905.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1698]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Zuschlagsfristen für die Linie Kufstein—Ala.

Wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse werden auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1905, Z. 52.914, mit Gültigkeit vom 11. November 1905 angefangen für Frachtgüter, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, nachstehende Zuschlagsfristen zu der reglementarischen Lieferfrist festgesetzt:

a) eine sechstägige Zuschlagsfrist für Sendungen, welche auf der Linie Kufstein—Ala zur Auf- oder Abgabe gelangen, resp. diese Linie transitieren,
b) eine Zuschlagsfrist von zehn Tagen für die unter a) bezeichneten Sendungen, die zwei,
c) eine solche von zwölf Tagen für die unter a) bezeichneten Sendungen, die mehr als zwei der von den außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen betroffenen Bahnen berühren und für welche ein Lieferfristzuschlag bereits besteht oder noch zur Einführung gelangt.

Hierdurch werden bereits bestehende fixe Zuschlagsfristen nicht berührt.

Wien, am 10. November 1905. S.B. Z. 23.866-V IV/05.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1699]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Beschränkte Annahme von Gütersendungen nach Triest.

Wegen außergewöhnlich starken Güterandranges in Triest werden zur Hintanhaltung einer Verkehrsstockung dortselbst von heute an bis auf Widerruf, mit Ausnahme von Eilgütern, lebenden Tieren, Bier, leicht verderblichen Gütern und für Triest-Freihafen Südbahn, Triest-Freihafen k. k. Staatsbahn bestimmten Zucker, alle übrigen Güter nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn, Triest-Freihafen Bahnmagazin, Triest-Freihafen Südbahn und Triest-Freihafen k. k Staatsbahn nur unter den im § 55 des Eisenbahn-Betriebsreglements festgesetzten Beschränkungen angenommen.

Wien, am 8. November 1905. S.B. Z. 23.088-V IV/05.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1700]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Zuschlagsfristen für die Linie Wien—Triest.

Wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse auf der Linie Wien—Triest infolge des ganz bedeutenden Güterandranges in Triest werden auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1905, Z. 52.914, mit Gültigkeit vom 11. November 1905 angefangen für Frachtgüter, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, nachstehende Zuschlagsfristen zu der reglementarischen Lieferfrist festgesetzt:

a) eine sechstägige Zuschlagsfrist für Sendungen, welche auf der Linie Wien—Triest zur Auf- oder Abgabe gelangen, resp. diese Linie transitieren;
b) eine Zuschlagsfrist von zehn Tagen für die unter a) bezeichneten Sendungen, die zwei,
c) eine solche von zwölf Tagen für die unter a) bezeichneten Sendungen, die mehr als zwei der von außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen betroffenen Bahnen berühren und für welche ein Lieferfristzuschlag bereits besteht oder noch zur Einführung gelangt.

Hierdurch werden bereits bestehende fixe Zuschlagsfristen nicht berührt. Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 128 vom 7. November 1905 [1657] verlautbarte dreitägige Zuschlagsfrist tritt hiermit außer Kraft.

Wien, am 10. November 1905. S.B. Z. 23.807-V IV/05.

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905. [1701]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

31. Oktober. In der Strecke Strzylki Topolnica—Jasienica zamkowa wurde der Personen- und Gepäcksverkehr mit Zug 2123 wieder aufgenommen.

1. November. In der Strecke Strzylki Topolnica—Jasienica zamkowa wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

8. November. Infolge Felssturzes in km 82·8/9 der Strecke Bischofshofen—Wörgl wurde zwischen den Stationen Lend und Taxenbach der Gesamtverkehr auf die voraussichtliche Dauer von acht Tagen eingestellt.

Ausland.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. November 1905 ab wurden die Stationen Neustettin und Wernshausen der Preußischen Staatseisenbahnen, Rheinau Hafen der Badischen Staatseisenbahnen und Hüttenrode der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in den Ausnahmetarif für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903 als Versandstationen einbezogen.

Die Frachtsätze von Rheinau Hafen finden auf Sendungen, welche vom Wasserwege herkommen, keine Anwendung.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab, werden die Haltestelle Stresow des Direktionsbezirkes Danzig, die Haltestelle Brennen und die Stationen der Nebenbahn Johannisburg-Arys des Direktionsbezirkes Königsberg i. Pr. in obigen Verkehr einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ausgabe von Nachträgen.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wurden ausgegeben:

a) der Nachtiag VII zum Tarifhefte „Teil II“,
b) „ „ I „ „ A 1,
c) „ „ I „ „ A 2,
d) „ „ V „ „ A 3,
e) „ „ VIII „ „ A 4
(zu b bis e Verkehr des Bezirkes Frankfurt a. M. mit der Reichsbahn, Pfalz, Baden und Württemberg),
f) der Nachtrag VII zum Tarifhefte C (Verkehr mit Basel),
g) der Nachtrag VI zum Tarifhefte D (Verkehr mit den auf badischem Gebiete liegenden Linien der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft);

u. a.:

1. Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene, in den direkten Verkehr einbezogene Stationen, insbesondere der Neubaustrecken Heldenbergen-Windecken—Stockheim (Oberhessen) und Gedern—Grebenhain-Crainfeld;

2. ermäßigte Entfernungen für die durch Eröffnung dieser Neubaustrecken beeinflußten älteren Verbindungen,

zu 1 und 2 zum Teile erst mit der künftigen Eröffnung der Strecke Gedern — Grebenhain - Crainfeld in Wirksamkeit tretend;

3. Ausnahmefrachtsätze:
a) für Grubenholz im Versande nach den lothringischen Grubenstationen und
b) für Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut;

4. Änderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife.

Gleichzeitig wird der unter 3 a erwähnte Ausnahmetarif für Grubenholz auch für den Verkehr von Stationen des Bezirkes Mainz nach den lothringischen Grubenstationen im Hefte B 1 in Geltung gesetzt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Nachtrag VI.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wurde der Nachtrag VI ausgegeben.

Eintretende Frachterhöhungen gelten erst ab 15. Dezember 1905.

Der Nachtrag kann bei den im Tarife angegebenen Verkaufsstellen um den Preis von 10 Pfg. bezogen werden.

Rußland. (See- und Flußfrachten.) Odessa, 27. September a. St.: Prompt London, Antwerpen oder Rotterdam Frcs. 10·6, Hull Frcs. 11, Hamburg Frcs. 10·9, Marseille oder Genua Frcs. 10. — Nikolajew, 27. September a. St.: Prompt Rotterdam Frcs. 10·6, Hamburg Frcs. 11, Marseille oder Genua Frcs. 10. — Aus einem Hafen (Odessa, Feodossia oder Nikolajew) per 15. Oktober bis 15. November n. St.: Usual charter 11 sh 3 d, Prompt 12 sh. — Taganrog, 27. September a. St. per 15. bis 31. Oktober n. St.: Hamburg 12 sh 9 d. — Asowhäfen, 27. September a. St.: Prompt Bergen 13 sh 6 d; per 1. bis 20. Oktober n. St.: Usual charter 13 sh 3 d; per 25. Oktober bis 15. November n. St.: London, Hull, Antwerpen oder Rotterdam 12 sh. — Donauhäfen, 27. September a. St.: Per 15. bis 31. Oktober n. St.: London, Hull, Antwerpen oder Rotterdam 14 sh, Hamburg 14 sh; per 1. bis 25. November n. St.: 12 sh 3 d nach den gleichen Häfen. — Küstendje, 27. September a. St.: Prompt 11 sh 9 d, Usual charter. — Sulina, 27. September n. St.: Prompt 12 sh, Usual charter; per 1. bis 30. November n. St.: London, Hull, Antwerpen oder Rotterdam 9 sh 6 d, Hamburg 10 sh 6 d. — Von einem bulgarischen Hafen nach London, Hull, Antwerpen oder Rotterdam per 1. bis 15. Oktober n. St.: 11 sh 3 d. — Reval, 3. Oktober a. St.: London, Ostufer Englands, 1 sh $1^1/_2$ d, Kontinent von Hamburg bis Havre, beide Plätze inbegriffen, 1 sh $1^1/_2$ d, Deutschland Mk. 9 für 496 engl. Pfund Getreide in Körnern.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

— (Tarifermäßigung für künstliche Baumwolle.) Das Tarifkomitee des russischen Finanzministeriums hat, wie die „Österr.-ungar. Kons.-Korr.“ laut einem Berichte des k. u. k. General-Konsulates in Warschau mitteilt, einen

ermäßigten Tarif zur Einfuhr von künstlicher Baumwolle aus Deutschland nach Lodz, Warschau und Bialystok festgesetzt. Der Tarif beträgt $^1/_{15}$ Kop. pro Pud und Werst.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Rußland. (Regulierung des Zuckerexportes.) Die Frage der Regelung des Zuckerexporthandels wurde im laufenden Jahre zum ersten Male in der Generalversammlung der Allrussischen Gesellschaft der Zuckerfabrikanten im Februar geprüft. Die Versammlung hat diese Frage mit Freuden begrüßt und damals eine besondere Kommission gewählt, welche beauftragt wurde, Maßregeln zur Regelung des Exporthandels auszuarbeiten. Der am 23. September a. St. 1905 stattgehabten Versammlung der Zuckerfabrikanten wurde nun, wie die „Torg. Prom. Gas.“ schreibt, ein Projekt L. Brodskis vorgelegt, wonach eine Verbesserung der Absatzbedingungen für den russischen Exportzucker nur unter der Bedingung möglich ist, wenn die Zuckerfabrikanten sich einverstanden erklären, den Zuckerexport zu normieren und die Reste des Exportüberschusses der neuen Produktion zuzuzählen. Der jährliche Nutzen bringende Export von Sandzucker ist von der betreffenden Kommission auf sieben Millionen Pud festgesetzt, von denen drei Millionen Pud nach Finnland und vier Millionen Pud nach Persien gelangen, wo es bei einer normierten Einfuhr dank den besonderen geographischen und Zollverhältnissen leicht ist, die Preise zu diktieren. Die Konferenz beschloß, das Projekt von L. Brodski allen Zuckerfabrikanten zuzusenden, mit der Bitte, schriftlich mitzuteilen, ob sie bereit sind, dem Vertrage über die Normierung des Zuckerexportes beizutreten.

In der „Torg. Prom. Gas.“ wird anläßlich der Beschlüsse dieser Versammlung die Frage aufgeworfen, ob man für den russischen Zucker nicht auch noch, außer in Persien und Finnland, in anderen Ländern gewinnbringenden Absatz finden könnte. Der russische Zuckerexport habe nach Daten der Gesellschaft der Zuckerindustriellen im Jahre 1903 $14^1/_2$ Millionen Pud und im Jahre 1904, wo bereits die Brüsseler Konvention zu Kraft bestand, $10^1/_2$ Millionen Pud betragen, wobei nach Westeuropa 1,668.000 Pud und in die Türkei $3^1/_2$ Millionen Pud gingen. Das Projekt beabsichtigt, diese $3^1/_2$ Millionen Pud, die seine Norm übersteigen, einfach zu eliminieren. Doch lohne es sich schon, über ein Quantum von $3^1/_2$ Millionen Pud nachzudenken.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. Belgien—Basel S.B.B., Basel Badischer Bahnhof und Delle transit vom 1. November 1900. (Ergänzung.) Ziffer 5, erster Absatz, der Vorbemerkungen zum obgenannten Tarife ist wie folgt ergänzt worden:

„Die für Basel Badischer Bahnhof (transit) angegebenen Frachtsätze finden nur für jene in Basel (Badischer Bahnhof) zur Umkartierung gelangenden Sendungen Anwendung, welche nach badischen Stationen, ferner nach Stationen der schweizerischen und württembergischen Bahnen, den Bodenseeuferstationen und darüber hinaus bestimmt sind, gleichviel, ob die Leitung dieser Sendungen nach nichtbadischen Stationen über Waldshut, Schaffhausen, Singen, Radolfzell oder Konstanz zu erfolgen hat.“

Preußisch - Sächsisch - Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 1, vom 1. September 1904, und Heft 2, vom 20. September 1904. (Änderung.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 an werden die Tarifsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage an folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeb. Bhf. eingeführt:

„Die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhof Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Die Benachrichtigungsschreiben über den Eingang des Gutes werden hierüber in jedem Falle nähere Bestimmung enthalten. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magdeb. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß.“

Ostdeutscher Privatbahngütertarif. (Einbeziehung der Haltestelle Friedenau etc.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 wurde die zwischen den Stationen Steglitz und Berlin Potsd. Bhf. gelegene und nur für Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Friedenau des Direktionsbezirkes Berlin in den Gütertarif aufgenommen. Der Frachtberechnung sind die Entfernungen für Tempelhof Ringbahn zuzüglich 4 km oder für Wilmersdorf-Friedenau zuzüglich 4 km zugrunde zu legen. Im Verkehre mit den Stationen der Riesengebirgsbahn kommen besondere Stationstarifsätze zur Einführung. Außerdem wird die genannte Haltestelle in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine als Empfangsstation aufgenommen.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau nähere Auskunft.

Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Trier-Bullay. (Ermäßigung von Wagenladungsfrachtsätzen.) Laut Publikation der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen werden mit sofortiger Gültigkeit im Übergangsverkehre mit der Kleinbahn Trier-Bullay die Wagenladungsfrachtsätze der Stationen Bullay und Ruwer (Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) in den ordentlichen Tarifklassen, sowie bei den Ausnahmetarifen 1, 1a, 2 und 5 um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt.

Deutsch-Südfranzösischer Verband. (Verkehr mit den Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen.) (Änderungen.) Mit sofortiger Gültigkeit sind im Teil I B, Güterklassifikation, die Nummern 2308 und 2310 des deutschen Warenverzeichnisses, sowie das bei den Nummern 1477 und 1478 unter den außerfranzösischen Tarifklassen angebrachte Sperrigkeitszeichen (*) zu streichen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1893 V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Schlackenziegel	Altkladno	Duby *)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Der Absender hat das Aufladen, der Empfänger das Abladen zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	11 Heller	6 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		*) Die Sendungen müssen ab Duby über die bestehenden Schleppbahnen zu den Schächten beigestellt werden, und es gelangt hierfür außer dem zugestandenen Frachtsatze von 6 Heller für 100 kg noch eine Flügelbahngebühr von 6 Heller für 100 kg, berechnet für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, zur Einhebung
1894 V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.195-C I/04	beteiligten Verwaltungen	Steine der Tarif-Position S—51 b und 51 d laut der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905, einzelne Stücke, mehr als 750 kg wiegend	Szt. Margit-Ruszt (Station der Sopron-Pozsonyer Lokalbahn)	Wien Matzleinsdorf (S.B.) „ St.E.G. „ E.W.A.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil I, Abteilung B	Verschieden	Auflegegebühr in Wien Matzleinsdorf 4 Heller Abladegebühr „ „ St.E.G. 4 „ Überladegebühr „ „ E.W.A. 4 „	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1895	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.986-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Getreide und Hülsenfrüchte russischer und rumänischer Provenienz	Triest	Bregenz transit Buchs transit Feldkirch transit St. Margrethen transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Die Sendungen müssen mit direkten nach den in der nebenstehenden Tabelle angeführten schweizerischen Bestimmungsstationen lautenden internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen oder nach Bregenz transit, Buchs transit, Feldkirch transit und St. Margrethen transit abgefertigt und in diesen Stationen nach den vorangeführten schweizerischen Bestimmungsstationen reexpediert werden. — Die zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den Lagerhäusern in Innsbruck, Feldkirch und Bregenz eingelagert und innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Monaten von dort reexpediert werden. Eine Reexpedition im Lagerhause in Bregenz kann nur nach denjenigen schweizerischen Stationen stattfinden, für welche in der nebenstehenden Tabelle Frachtsätze unter Bregenz transit oder St. Margrethen transit vorgesehen sind, sowie auch nach über Steckborn, Märstetten und Flawil hinaus gelegenen schweizerischen Stationen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1900	Verschieden	Siehe nebenstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Nachweis der russischen, bezw. rumänischen Provenienz und Vorlage der im Sinne der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 10 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr (Bedingungen für die Anwendung der ermäßigten Frachtsätze im Rückvergütungswege) beizubringenden Dokumente innerhalb der tarifmäßig festgesetzten Frist	Die im nebenbezeichneten Ausnahmetarife Nr. 10 unter Abteilung B, Rubrik a), bestehenden Rückvergütungs-Frachtsätze werden durch die in der nebenstehenden Tabelle enthaltenen ermäßigten Frachtsätze unterboten und gelten demnach in dem in Rubrik 7 angegebenen Zeitraume nur die in nebenstehender Tabelle angeführten Rückvergütungs-Frachtsätze, während die unter Abteilung B, Rubrik b) bestehenden Frachtsätze nunmehr während des vorerwähnten Zeitraumes nur für Getreide und Hülsenfrüchte anderer als russischer oder rumänischer Provenienz Anwendung finden

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905

Bei Sendungen nach folgenden schweizerischen Bestimmungsstationen	Von Triest nach Bregenz transit	Von Triest nach Buchs transit und Feldkirch transit	Von Triest nach St. Margrethen transit
	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		
	Centimes für 100 kg		
Altnau	216	—	—
Altstätten (Rheintal)	—	236	—
Amriswil	216	—	—
Arbon	—	—	239
Arnegg	—	—	215
Berlingen	198	—	—
Bischofszell	199	—	—
Bruggen	—	—	226
Bürglen	203	—	—
Chur	—	217	—
Egnach	—	—	234
Emmishofen-Egelshofen	210	—	—
Erlen	210	—	—
Ermatingen	204	—	—
Flawil	—	—	212
Flums	—	226	—
Goldach	—	—	244
Gossau	—	—	218
Güttingen	217	—	—
Hauptwil	—	—	213
Heerbrugg	—	—	254
Horn	—	—	242
Keßwil	219	—	—
Kradolf	204	—	—
Kreuzlingen	211	—	—
Landquart	—	227	—
Märstetten	195	—	—
Maienfeld	—	232	—
Mannenbach	201	—	—
Mels	—	233	—
Mörschwil	—	—	239
Mühlehorn	—	208	—
Münsterlingen-Scherzingen	213	—	—
Murg	—	212	—
Oberriet	—	241	—
Ragaz	—	233	—
Rebstein-Marbach	—	234	—
Rheineck	—	—	254
Romanshorn	229	—	—
Rorschach	—	—	246
St. Fiden	—	—	233
St. Gallen	—	—	230
Sargans	—	237	—
Sitterthal	202	—	—
Staad	—	—	249
Steckborn	195	—	—
Sulgen	206	—	—
Tägerwilen	207	—	—
Trübbach	—	241	—
Unterterzen	—	215	—
Uttwil	220	—	—
Wallenstadt	—	221	—
Weesen	—	201	—
Weinfelden	200	—	—
Winkeln	—	—	223
Zizers	—	224	—
Bei Sendungen nach allen über Steckborn, Märstetten, Flawil und Weesen hinaus gelegenen schweizerischen Stationen (ausgenommen Basel, Schaffhausen und Singen)	193	193	206

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Ctms.	Ctms.	Ctms.			
1896 V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.258-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Maschinenteile, eiserne	Buchs transit	Triest-Freihafen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1900	285	255	30	Im Kartierungswege		
				St. Margrethen transit					299	265	34			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1897	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.012-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Blei der Pos. B—21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Prävali (S.B.)	Wien (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	139 Heller		Im Kartierungswege		
				Littai (S.B.)						151 Heller				
			Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle)	Rosenthal (G.K.B.)	Schwadorf (St.E.G.)	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender				103 Heller				
			Eisen und Stahl der Pos. E—6 bis 7 Meter Länge der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Wies (G.K.B.)	Wien (St.E.G.) loko	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief				205 Heller				
						Aufgabe als Frachtgut von mindestens 5000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür				200 Heller				
			Eisen und Stahl der Pos. E—6			Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender				183 Heller				
			Eisen und Stahl der Pos. E—6 bis 7 Meter Länge	Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof (S.B.)	Wien (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief				102 Heller				

V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1898	V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.811-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Hrastnigg	Pola (Station der k. k. Istrianer Staatsbahnen)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen rücksichtlich der Mineralkohle und Preßkohle, bezw. von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen rücksichtlich des Koks oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen entweder für Zwecke der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des k. u. k. See-Arsenals in Pola bestimmt oder an das Munizipium der Stadt Pola adressiert sein und für Betriebszwecke städtischer Anstalten oder humanitärer Landesanstalten Verwendung finden. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Heller 8	Heller 79	Heller 10	Im Kartierungswege		
				Trifail					87	78	9			
				Sagor					87	78	9			
		beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, ferner Preßkohle und Koks	Szabolcs und Bánya (Grube) (Stationen der Eisenbahn Mohacs-Pecs)		Die Sendungen müssen für Zwecke der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des k. u. k. See-Arsenals in Pola bestimmt sein. Die Aufgabe der Sendungen hat auf Grund der Bestimmungen des Militärtarifes, Abschnitt D, I, 1, mittels von der aufgebenden Militärbehörde entsprechend ausgefertigter Frachtbriefe zu erfolgen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die einschlägigen Bestimmungen der Auf- und Abgabsbahn			209 Heller	169 Heller	40 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9			10			11			12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg			pro 100 kg								
1899	V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.801-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Getreide	Szombathely S B.	Puntigam S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz			96 Heller						Im Kartierungswege		
1900	V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**		Porzellan, soweit nicht unter Pos. P—17 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1905 gehörig, verpackt			1. Aufgabe als Frachtgut in Mengen a) unter 5000 kg pro Frachtbrief; b) von mindestens 5.000 kg } für den Wagen und Frachtbrief. c) von mindestens 10 000 kg } 2. Nur gültig für Sendungen mit der Bestimmung nach ausländischen Stationen, welche mindestens 200 km von Eger, bezw. Franzensbad oder Klingenthal entfernt liegen. 3. Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller			Heller			Heller			Auf dem Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Eger, bezw. Franzensbad [Asch (B.St.B.)*)] oder Klingenthal und der Duplikat-Frachtbriefe über den Weitertransport von Eger, bezw. Franzensbad [Asch (B.St.B.)*)] oder Klingenthal nach ausländischen, mindestens 200 km von Eger, bezw. Franzensbad oder Klingenthal entfernt liegenden Stationen. Diese Dokumente sind bis längstens 31. März 1907 bei der General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen	*) Unter den gleichen Bedingungen werden die für Franzensbad (B.E.B.) bewilligten ermäßigten Frachtsätze rücksichtlich der Strecken bis Franzensbad (B.E.B.) auf dem Rückvergütungswege auch dann berechnet, wenn die Sendungen (direkt oder mit Umkartierung in Franzensbad) bis Asch (B.St.B.) abgefertigt und erst von Asch (B.St.B.) mit neuen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen weitergesendet werden. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
									a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)			
				Karlsbad (B.E.B.)	Eger (B.E.B.) trs.				69	69	69	65	45	37	4	24	32			
					*) Franzensbad (B.E.B.) trs.				68	68	68	64	45	37	4	23	31			
					Klingenthal (B.E.B.) trs.				69	69	69	65	45	37	4	24	32			
				Chodau (B.E.B.)	Eger (B.E.B.) trs.				58	58	58	54	38	32	4	20	26			
					*) Franzensbad (B.E.B.) trs.				56	56	56	52	38	31	4	18	25			
					Klingenthal (B.E.B.) trs.				58	58	58	54	38	32	4	20	26			
				Neusattl (B.E.B.)	Eger (B.E.B.) trs.				53	53	53	49	35	29	4	18	24			
					*) Franzensbad (B.E.B.) trs.				50	50	50	46	34	28	4	16	22			
					Klingenthal (B.E.B.) trs.				53	53	53	49	35	29	4	18	24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1901	V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Manganerz	Marchegg K.F.N.B.	Mähr. Ostrau-Oderfurt	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 250 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Transporte durch Parteiorgane	bis Ende Dezember 1905	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	68 Heller	58 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche nebst der bezüglichen Refaktierechnung längstens bis Ende Februar 1906 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
					Schönbrunn				67 Heller	58 Heller	9 Heller			
1902	V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Tischnowitz St.E.G. transito (für Sendungen nach Nedwieditz)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen mit direkten von der Versandstation bis Nedwieditz lautenden Frachtbriefen und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis Ende Oktober 1906	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Heller für 1000 kg: 892	842	50	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen.** Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					890	842	48			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1903	V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	Kalk, gebrannt	Stramberg	Wernsdorf a) für Dombrau, Karwin, b) „ Orlau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1906	ad a) und b) 12 Heller	ad a) 10 Heller ad b) 9 Heller	ad a) 2 Heller ad b) 3 Heller	Im Kartierungswege		
			Kalksteine, unbearbeitete (Bruchsteine)		Wernsdorf (für Sendungen nach Baschka)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			12 Heller	7 Heller	5 Heller			
			Straßenschotter, Schotter zur Bahnerhaltung (Oberbauschotter)		Wernsdorf	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			12 Heller	10 Heller	2 Heller			
			Kalk, gebrannt, zum Düngen aus Pos. K—5 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905		Wernsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			12 Heller	10 Heller	2 Heller			
						Aufgabe als Frachtgut. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane. Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1904 V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Stramberg via Wernsdorf	Wien-Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife	75 Heller	67 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	
					Floridsdorf				74 Heller	67 Heller	7 Heller			
1905 V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905					Wien-Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen			75 Heller	70 Heller	5 Heller		Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Floridsdorf				74 Heller	70 Heller	4 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1906 V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle als Frachtgut	Kaaden-Brunnersdorf	Gutwasser	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	1270 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
1907 V.-B. Nr. 130 v. 11./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Marmorsteinkörner und Marmormehl in Säcken	Hohenelbe Ö.N.W.B.		Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Gaya St.E.G.				147	132	15			
					Krasna K.F.N.B.				150	140	10			
					Wsetin K.F.N.B.				167	157	10			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 131. **Wien, 14. November 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. November 1905, Z. 51.903, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Schreiben vom 26. Oktober 1905 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die am 3. Juni 1905 eröffnete, von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Berlin betriebene Nebeneisenbahn Mosbach-Mudau dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist. Ferner wurde mitgeteilt, daß die Filderbahn-Gesellschaft in Stuttgart ihre bisherige Firma in „Württembergische Nebenbahnen, Aktiengesellschaft zu Stuttgart" umgeändert hat.

Hiernach sind in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, im Abschnitte „Deutschland" folgende Änderungen durchzuführen:

I. Unter A II ist als Nr. 60 a nachzutragen:

60 a. Mosbach-Mudauer Eisenbahn.

II. Die bisherige Nr. 31 unter A II ist zu streichen und dafür als Nr. 94 einzutragen:

94. Württembergische Nebenbahnen (Filderbahn).

Die bisherige Nr. 94 erhält die Nr. 94 a.

Der wirkliche Eintritt der unter I angeführten Mosbach-Mudauer Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monate vom Datum des gegenständlichen Benachrichtigungsschreibens.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 1. November 1905 Kenntnis gegeben.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. November 1905, Z. 52.079, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Zuschrift vom 25. Oktober 1905 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die am 15. Oktober 1905 eröffnete, 56·162 km lange Linie Nagyberezna—Landesgrenze der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Da die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen dem Verbande des Internationalen Übereinkommens bereits angehören, erscheint eine Änderung der Eisenbahnliste nicht erforderlich, und ist die erwähnte neue Linie als mit dem Tage ihrer Eröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten zu betrachten.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 2. November 1905 Kenntnis gegeben.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von einem geeigneten Punkte der projektierten Lokalbahn Münchengrätz—Böhmisch-Aicha—Kriesdorf nächst Böhmisch-Aicha nach Deutsch-Gabel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtvertretung von Deutsch-Gabel die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von einem geeigneten Punkte der projektierten Lokalbahn Münchengrätz—Böhmisch-Aicha—Kriesdorf nächst Böhmisch-Aicha über Oschitz, Wartenberg, Hennersdorf nach Deutsch-Gabel im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 26. Oktober 1905. E.-M.-Z. 47.272/2.

Europäische Donaukommission.

Schiffahrtsstatistik 1904.

Nach den statistischen Aufzeichnungen der Europäischen Donaukommission betrug die Zahl der im Jahre 1904 aus den Donaumündungen ausgelaufenen Fahrzeuge 1009 (— 405). Der mittlere Tonnengehalt der ausgelaufenen Schiffe ist von 1445 t im Vorjahre auf 1464 t gestiegen. Die Zahl der Schiffe mit mehr als 2000 t betrug 220, gegen 309 im Vorjahre, 349 im Jahre 1902, 183 im Jahre 1901 und 116 im Jahre 1900. Im Hafen und an der Reede von Sulina nahmen Ladung 286 (— 17) Schiffe mit 530.177 (— 17.963) t, in den oberen Flußhäfen 723 (— 388) Schiffe mit 946.877 (— 547.977) t.

In dem Ausweise über die Staatsangehörigkeit der ausgelaufenen Schiffe wird die österreichische und die ungarische Schiffahrt vom Jahre 1904 angefangen getrennt angeführt. Es liefen aus: 84 österreichische Schiffe mit 157.044 t, 25 ungarische mit 37.509 t, 29 (— 15) deutsche mit 38.770 (— 14.518) t, 10 (— 3) belgische mit 15.919 (— 5234) t, 12 (— 7) bulgarische mit 1495 (— 2037) t, 3 (— 3) dänische mit 5934 (— 4108) t, 16 (— 4) französische mit 22.195 (— 7836) t, 248 (— 136) englische mit 498.477 (— 261.128) t, 262 (— 95) griechische mit 404.516 (— 157.411) t, 20 (+ 10) holländische mit 35.055 (+ 16.065) t, 79 (— 5) italienische mit 139.195 (+ 6717) t, 26 (+ 1) rumänische mit 43.779 (+ 8148) t, 47 (— 69) russische mit 36.684 (— 18.252) t und 148 (— 31) türkische mit 40.482 (— 14.204) t.

Unter den 220 Schiffen von mehr als 2000 t mit zusammen 544.390 t waren 28 österreichische mit 67.486 t, 1 dänisches mit 2261 t, 1 französisches mit 2336 t, 98 englische mit 250.672 t, 68 griechische mit 161.844 t, 4 holländische mit 8866 t, 10 ungarische mit 23.688 t und 10 italienische mit 27.237 t.

Von den im Jahre 1904 ausgelaufenen 1009 Schiffen mit zusammen 1,477.054 t waren 838 Dampfer mit 1,434.191 t und 171 (— 26) Segelschiffe mit 42.863 (— 8335) t. Die meisten Segelschiffe, und zwar 131 mit 32.280 t, entfielen auf die türkische Flagge, dann kommt die griechische mit 23 Schiffen und 7890 t, die bulgarische mit 11 Schiffen und 990 t, die russische mit 4 Schiffen und 872 t und die französische mit 2 Schiffen und 831 t.

Ein regelmäßiger Dampferverkehr nach den Stationen der unteren Donau wurde unterhalten: vom Österreichischen Lloyd auf der Linie Konstantinopel—Braila mit 42 Schiffen und 84.995 t, von der französischen Schiffahrts-Gesellschaft Fraissinet & Cie. auf der Linie Marseille—Braila mit 9 Schiffen und 15.550 t, von der griechischen Schiffahrts-Gesellschaft Destunis & Janulatos auf der Linie Piräus—Braila mit 21 Schiffen und 22.575 t, von der Ungarischen Levante auf der Linie Konstantinopel—Galatz mit 11 Schiffen und 6281 t, von der italienischen Schiffahrts-Gesellschaft Navigazione Generale auf der Linie Konstantinopel—Braila mit 42 Schiffen und 72.502 t, von der Russischen Schiffahrts-Gesellschaft auf der Linie Batum—Galatz mit 7 Schiffen und 4778 t und von der türkischen Schiffahrts-Gesellschaft Egée auf der Linie La Canée—Braila mit 15 Schiffen und 6329 t.

Die Schiffahrtskassa in Sulina hat im Jahre 1904 im ganzen Frcs. 1,667.622·54 (— 767.002·09) eingenommen, darunter Frcs. 134·40 für Flöße und Frcs. 3820 an Strafgeldern. An Schiffahrtsgebühren gingen für 920 abgabepflichtige Schiffe mit 1,467.567 t Frcs. 1,663.668·10 ein, wovon auf die deutsche Schiffahrt Frcs. 53.367·38 entfallen, auf die österreichische Frcs. 136.954·98, auf die belgische Frcs. 24.141·96, auf die bulgarische Frcs. 80·80, auf die dänische Francs 6527·40, auf die französische Frcs. 21.579·22, auf die englische Frcs. 607.728·92, auf die griechische Francs 480.380·04, auf die holländische Frcs. 52.724·84, auf die ungarische Frcs. 45.543·85, auf die italienische Frcs. 126.155·22, auf die rumänische Frcs. 60.091·08, auf die russische Frcs. 31.890·82 und auf die türkische Frcs. 16.501·63.

Die Warenausfuhr über die Sulinamündung gestaltete sich folgendermaßen: Es kamen insgesamt zur Ausfuhr 25,880.763 (— 17,309.806) hl Zerealien, und zwar 10,845.166 hl Weizen, 1,575.969 hl Roggen, 8,136.222 hl Mais, 3,320.934 hl Gerste, 1,717.044 hl Hafer, 166.346 hl Bohnen, 5484 hl Hirse, 98.615 hl Rübensamen, 12.945 hl Leinsamen und 2038 hl Hanfsamen. Ferner wurden ausgeführt: 1 Floß, 1,602.661 Stück Bretter, 707.384 m^3 Bauholz, 2343 t und 184.796 Stück Eichenholz, 718 m^3 Fichtenholz, 2137 t und 4,384.818 Stück Faßdauben, 21 t Alkohol, 10 t leere Fässer, 7663 t Benzin, 5535 Rinder, 3575 t Zement, 8543 t Mehl, 3492 t altes Eisen, 10 t Käse, 11 t Teer,

9 t Linsen, 300 Schafe, 1047 t Erbsen, 15.990 t Petroleum, 5 t Häute, 275 t Salz, 3373 t Kleie, 367 t Zucker, 866 kg Wein, 14.992 t und 1860 Kolis diverse Waren.

Aus den oberhalb Braila gelegenen Häfen gelangten 6,110.802 (+ 628.063) hl Zerealien zur Ausfuhr. In allen anderen Häfen ist der Getreideexport im Jahre 1904 hinter den Ausfuhrmengen des Vorjahres zurückgeblieben. Es wurden verschifft: in Braila 9,172.593 (— 12,650.128) hl, in Galatz 2,356.675 (— 2,925.818) hl, in Sulina 8,205.794 (— 1,885.846) hl, in Tultscha 5432 (— 210.620) hl, in Réni 12.288 (— 8296) hl und in Ismaïl 17.179 (— 194.998) hl. In Kilia endlich fanden gar keine Getreideverschiffungen statt.

Über die Einfuhr durch die Donaumündungen ist aus den der Kommission zur Verfügung stehenden Daten nur zu entnehmen, daß im Berichtsjahre 112.315 (+ 6115) t englische Kohle, 650 (— 421) t türkische Koks, 13.984 (+ 347) t deutsche, 9139 (— 1582) t russische und 4153 (— 2519) t türkische Kohle, ferner 11,656.145 (+ 1,651.479) kg russisches Petroleum eingeführt wurden.

Das Hospital der Europäischen Donau-Kommission hatte im Jahre 1904 einen Krankenstand von 412 (— 49) Personen, darunter 14 aus dem Vorjahre verbliebene und 398 Neuankömmlinge. Von letzteren waren 101 Bedienstete der Kommission, die übrigen Angehörige der Handels- und Kriegsmarine und Einheimische. Von den 412 Kranken wurden 391 geheilt oder gebessert entlassen, 10 starben und 11 standen am Schlusse des Jahres noch in Behandlung. Unentgeltliche Konsultationen wurden 4407 erteilt. Im Epidemiespitale wurden 5 Personen behandelt und geheilt entlassen.

Straferkenntnisse wurden 60 gefällt, darunter 6 gegen Angehörige der österreichisch-ungarischen Schiffahrt.

Im Berichtsjahre sind im Mündungsgebiete 2 und im Strome 9 Schiffsunfälle vorgekommen.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Bludenz nach Schruns (Montafonbahn). (Baukonsenserteilung für mehrere Hochbauten.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat unterm 23. Oktober auf Grund des Ergebnisses der im Sinne des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vorgenommenen Überprüfung für die von den Konzessionären der Lokalbahn Bludenz-Schruns vorgelegten Hochbaupläne, betreffend das Aufnahmsgebäude, den Güterschuppen, den Verladeperron, die Wagenremise, den Akkumulatorenraum, die Putzgrube, die Brückenwage und den Arbeiterarbort in der Station Schruns, die Wartehalle in den Haltestellen Brunnenfeld, Lorüns, Kaltenbrunnen und Tschagguns, der genannten Bahnlinie den Baukonsens namens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 50.226.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Tarnów nach Szczucin. (Bauvergebung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. November die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien auf Grund der durchgeführten Offertverhandlung beabsichtigte Vergebung der Bauarbeiten der projektierten normalspurigen Lokalbahn von der Station Tarnów der Linie Krakau—Lemberg der k. k. Staatsbahnen nach Szczucin an die Bauunternehmung Szymberski & Brejter in Lemberg genehmigend zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 36.985.]

Ausland.

Preußen. (Kgl. Preuß. Staatseisenbahnen. Direktionsbezirk Posen: Inbetriebnahme der Umgehungslinie zwischen den Bahnhöfen Dzierzanow und Krotoschin.) Am 1. November d. J. ist die zur schienenfreien Ein- und Ausfahrt der Züge auf dem Bahnhofe Krotoschin erbaute eingeleisige Umgehungslinie zwischen den Verkehrsstellen Dzierzanow und Krotoschin in Betrieb genommen worden.

— (Direktionsbezirk Magdeburg: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Magdeburg—Schönebeck gelegene Station Westerhüsen wird fortan die nähere Bezeichnung „Salbke-Westerhüsen" führen.

— (Direktionsbezirk Frankfurt a. M.: Änderung von Stationsnamen.) Die an der Bahnstrecke Stockheim—Heldenbergen—Windecken gelegenen Stationen Altenstadt und Eichen haben die nähere Bezeichnung „Altenstadt a. d. Nidder", bezw. „Eichen a. d. Nidder" erhalten.

— (Direktionsbezirk Breslau: Stationsnamenänderung.) Der Name des an der Nebenbahn Greiffenberg-Löwenberg gelegenen Haltepunktes Krummenöls ist in „Crummöls" abgeändert worden.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Africa" von Durban.) Dieser Dampfer ist am 28. August mit 51 Passagieren und 646 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 1 Tonne nach Fiume und 201·5 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 6 der Ostafrika-Linie von Durban in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Durban 261.681 kg (wovon 149.491 kg für das Ausland), Lorenzo Marquez 160 kg (für das Ausland), Mombassa 35.626 kg (wovon 6394 kg für das Ausland), Zanzibar 36.733 kg (wovon 35.120 kg für das Ausland), Suez 43.059 kg, Aden 7323 kg (wovon 964 kg für das Ausland) und aus Port Said 261.429 kg (wovon 1000 kg für Fiume und 9388 kg für das Ausland).

Verschiedene Mitteilungen.

Zusammenstellung der auf den österr. Eisenbahnen aus Anlaß der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse eingeführten Lieferfristzuschläge.

A. Für den Lokalverkehr nachstehender Bahnen:

a) K. k. österr. Staatsbahnen.

Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), welche sich am 5. November 1905 auf den von den k. k. Staatsbahn-Direktionen Prag und Pilsen betriebenen Linien befanden oder welche nach diesem Zeitpunkte die genannten Staatsbahnlinien transitieren, resp. in Stationen derselben zur Auf- oder Abgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1656].)

Vorstehende Zuschlagsfrist wurde unter Aufhebung der obigen Kundmachung unter Bezugnahme auf den für den Wechselverkehr mit einigen Privatbahnen eingeführten Lieferfristzuschlag neuerlich publiziert. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1670].)

b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), welche in Prag B.N.B. zur Aufgabe gebracht, bis zum 5. November 1905 diese Station noch nicht verlassen hatten oder die nach Prag B.N.B. adressiert waren und bis zum 5. November 1905 noch nicht zum Bezuge bereitgestellt wurden oder die nach diesem Zeitpunkte in Prag B.N.B. zur Auf- oder Abgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1661].)

2. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres der Böhmischen Nordbahn und der von ihr betriebenen Lokalbahnen mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1674] und Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1683].)

c) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1695] und Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1653].)

d) K. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres mit Gültigkeit vom 9. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1693].)

e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres rücksichtlich der in Böhmen gelegenen Linien der Gesellschaft mit Gültigkeit vom 8. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1678].)

2. Vorstehende Zuschlagsfrist wurde ab 12. November 1905 auf das ganze gesellschaftliche Netz ausgedehnt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1716].)

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

1. Eine Zuschlagsfrist von drei Tagen auf der Linie Wien—Triest mit Gültigkeit vom 31. Oktober 1905 für Frachtgutsendungen (mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern), welche im Lokalverkehre in der bezeichneten Strecke zur Auf- oder Abgabe gelangen und deren Beförderung während der Dauer der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verzögert, bezw. behindert wird. (Vrdgs.-Bl. Nr. 126 vom 31. Oktober [1630] und Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1657].)

Diese Zuschlagsfrist wurde am 10. November 1905 außer Wirksamkeit gesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1701].)

2. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Frachtgutsendungen, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, die im Lokalverkehre der Südbahn auf der Strecke Wien—Triest zur Auf- oder Abgabe gelangen, bezw. diese Strecke transitieren, mit Gültigkeit vom 11. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1701].)

3. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Frachtgutsendungen, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, welche im Lokalverkehre der Südbahn auf der Strecke Kufstein—Ala zur Auf- oder Abgabe gelangen, bezw. diese Strecke transitieren, mit Gültigkeit vom 11. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1699].)

B. Für den Wechselverkehr mit fremden Bahnen.

B I. Verkehr mehrerer Bahnen, welche Zuschlagsfristen eingeführt haben, untereinander:

a) K. k. österr. Staatsbahnen. (Linien der k. k. Staatsbahn-Direktionsbezirke Prag und Pilsen.) Mit Gültigkeit vom 5. November 1905. b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn. Mit Gültigkeit vom 5. November 1905. c) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Gültig vom 6. November 1905 d) K. k. priv. Österr. Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (In Böhmen gelegene Linien mit Gültigkeit vom 8. November 1905 und ab 9. November 1905 sämtliche Linien.) e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (In Böhmen gelegene Linien mit Gültigkeit vom 8. November 1905 und ab 12. November 1905 sämtliche Linien.)	1. Für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) eine Zuschlagsfrist von zehn Tagen für Sendungen, welche zwei der nebenstehenden Bahnen, und von zwölf Tagen für Sendungen, welche mehr als zwei dieser Bahnen berühren. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1669], Nr. 130 vom 11. November [1693] und Nr. 131 vom 14. November [1716].

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

1. Auf den Linien Wien—Triest und Kufstein—Ala für Frachtgutsendungen, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, welche auf den bezeichneten Linien zur Auf- oder Abgabe gelangen, bezw. dieselben transitieren, mit Gültigkeit vom 11. November 1905 eine Zuschlagsfrist von zehn Tagen für die bezeichneten Sendungen, die zwei, und eine solche von zwölf Tagen für derlei Sendungen, die mehr als zwei der von außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen betroffenen Bahnen berühren, für welche ein Lieferfristzuschlag bereits besteht oder noch zur Einführung gelangt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1699] und [1701].)

B 2. Im Verkehre mit Bahnen, für welche Zuschlagsfristen nicht eingeführt sind.

a) K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Die unter A, a angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 5. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1670].)

b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

1. Die unter A, b, 1 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 5. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1661].)

2. Die unter A, b, 2 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1674].)

c) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

1. Die unter A, c, 1 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1695].)

d) K. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

1. Die unter A, d, 1 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 9. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1693].)

e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. Die sub A, e, 1 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 8. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1678].)

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

1. Die sub A, f, 2 und 3 angeführten Zuschlagsfristen mit Gültigkeit vom 11. November 1905 ausgenommen im Verkehre mit den sub B (1) unter a bis e genannten Bahnen, bezw. Bahnlinien. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1699] und [1701].)

Außerdem besteht unabhängig von den obigen Zuschlagsfristen für die k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen für die in der Station Meran einlangenden Frachtgüter mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern mit Gültigkeit vom 26. September 1905 bis 31. Oktober 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 113 vom 30. September [1431] und Vrdgs.-Bl. Nr. 119 vom 14. Oktober [1510].)

Diese Zuschlagsfrist wurde verlängert bis 15. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 127 vom 4. November [1634].)

K. k. Staatsbahnen und Böhmische Nordbahn. (Aufhebung der Verkehrsbeschränkung nach Prag.) Die laut Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1671] verfügte Einstellung der Annahme von Frachtgütern, die nach Prag St.B. (K.F.J.B.) loko oder Prag B.N.B. loko bestimmt sind oder die ausschließlich über Prag St.B. (K.F.J.B.) oder Hrabowka oder Prag (Smichow) B.E.B. instradieren, ist mit 13. November zur Aufhebung gelangt. (Die bezügliche Kundmachung wird im nächsten Verordnungs-Blatte verlautbart werden.)

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 21. Oktober 1905 dem geschäftsführenden Verwaltungsrate und Liquidator der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn in Liquidation Regierungsrat Alois Wismeyer taxfrei den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten nachstehende Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien in Kraft:

1. Verzeichnis der deutschen Stationen.

Seite 8:

Verwaltungsbezirk	Name der Station	Entfernung bis Peri tr. km
Bad.	Köndringen	691

2. Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken.

Seite 18:

Schnittsätze nördlich von Italien	Ausnahmetarif Nr. 1							
	a	b	c	d 1	d 2	e	f	g
	Frachtstückgut		5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
	Franken für 100 kg							
3. Badische Staatseisenbahnen.								
Köndringen—Peri	7·16	4·70	3·38	2·87	2·54	2·31	2·20	2·20

Wien, am 8. November 1905. S.B. Z. 13.081-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1702]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 30. November 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Holz des Spezialtarifes 2 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von Hannsdorf k.k.St.B. nach	Heller für 100 kg
Settenz A.T.E.	125
Teplitz-Schloßgarten A.T.E.	128

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 8. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1703]

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1905.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Selzthal mit folgenden Frachtsätzen in die Serie IV des Ausnahmetarifes 11 des obenbezeichneten Tarifes einbezogen:

Von oder nach	Selzthal Serie IV Wagenladungen von 10.000 kg Frachtsätze für 100 kg in Centimes
Bregenz transit	141
Buchs (Rheintal) transit	137
St. Margrethen transit	143

Wien, am 10. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.496/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1704]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarifheft 2.

Einführung direkter Frachtsätze für Kohl, Mohrrüben, weiße Rüben und Kartoffeln von Petrowitz und Dittmannsdorf nach deutschen Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen von den Stationen Dittmannsdorf und Petrowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 38 (Kohl, Mohrrüben, weiße Rüben) zur Einführung. Zu dem gleichen Zeitpunkte und mit Gültigkeit bis zu den obenangeführten Terminen treten für den Verkehr von den vorgenannten Stationen direkte Frachtsätze für Kartoffeln in Kraft.

Seite 181 des Haupttarifes ist nachzutragen:

Nach	Von den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn			
	Dittmannsdorf		Petrowitz	
	Ausnahmetarif Nr. 38 (Kohl, Mohrrüben, weiße Rüben)			
	III		III	
	a)	b)	a)	b)
	für 100 kg in Pfennig			
Breslau Märk.-Frb. Bhf.	89	63	89	63
Breslau Oberschl. Bhf.	86	61	86	61
Breslau Odertorbhf.	90	64	90	64
Gleiwitz	55	44	55	44
Kattowitz	54	44	49	39
Königshütte O.S.	57	44	52	42
Liegnitz	110	76	110	76
Ruda	57	44	53	43
Schwientochlowitz	56	44	49	41
Zabrze	56	44	55	44

Ferner sind als neuer Ausnahmetarif für Kartoffeln nachzutragen die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze für Kartoffeln, gültig bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen:

Nach	Von den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
	Dittmannsdorf	Petrowitz
	für 100 kg in Pfennig	
Gleiwitz	40	38
Kattowitz	39	34
Königshütte O.S.	41	36
Ruda	41	36
Schwientochlowitz	40	35
Zabrze	41	38

Wien, am 10. November 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1705]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung einer Kundmachung.

Im dritten Absatze der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 129 vom Jahre 1905, betreffend Einführung eines Lieferfristzuschlages, sind Druckfehler unterlaufen, welche wie folgt berichtigt werden:

In der vorletzten Zeile ist statt Nr. 129 „Nr. **128**“ und in der letzten Zeile statt [1669] „**[1656]**“ zu setzen.

Prag und Pilsen, am 10. November 1905.

V.-B. Nr. 131 v. 14/XI. 1905. [1706]

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Auf der Strecke Sarajevo—Konjica wurde der Gesamtverkehr am 7. November 1905, auf der Montanbahn Vogošća-Čevljanović am 31. Oktober 1905 wieder aufgenommen, was hiermit zur Kenntnis gebracht wird.

Sarajevo, am 8. November 1905. Z. 28.838-III b/05.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1707]

Österreichischer Grenzverkehr.

Berichtigungen des Tarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 sind im Tarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Österreichischen Grenzverkehre die Hinweise auf die Positionen der Güterklassifikation des Eisenbahngütertarifes für den Verkehr zwischen den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits wie folgt abzuändern, und zwar:

Stelle	Gegenstand	zu berichtigen von	auf
(Seite 11 des Nachtrages III.)	Eisen und Stahl etc., sub 3 (Nieten)	zu berichtigen von „Pos. E— 5“	auf „Pos. E— 6“
(„ 13 „ „ III.)	Eisen und Stahl, gebraucht	„ „ „ „ E— 5	„ „ E— 6
(„ 19 „ „ III.)	Holz, erster Absatz, ferner sub 2 und 5 . . .	„ „ „ „ H—17	„ „ H—16
(„ 20 „ „ III)	Holz, erster Absatz, vierte Zeile und sub 7 .	„ „ „ „ H—16	„ „ H—15
(„ 21 „ „ III.)	Holz zu Grubenzwecken etc.	„ „ „ „ H—15	„ „ H—17
	Holzmehl, sub a)	„ „ „ „ H—15	„ „ H—14
	sub b)	„ „ „ „ H—16	„ „ H—15
	sub b)	„ „ „ „ H—17	„ „ H—16
(„ 26 „ „ III.)	Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt:		
	ad a)	„ „ „ „ H—15	„ „ H—14
	ad b)	„ „ „ „ H—16	„ „ H—15
	Möbelbestandteile aus gebogenem Holze:		
	ad a)	„ „ „ „ H—15	„ „ H—14
	ad b)	„ „ „ „ H—16	„ „ H—15
(„ 29 „ „ III.)	Parquetten-Bodenteile etc., dritte Zeile . . .	„ „ „ „ H—16	„ „ H—15
(„ 46 „ „ III.)	3. Holzwaren, grobe, etc., erste Zeile	„ „ „ „ H—15	„ „ H—14
(„ 104 und 105 des Haupttarifes, resp. Seite 46 des Nachtrages III):			
	Post 2 (Düngemittel)	„ „ „ „ D—10	„ „ D—11
	„ 5 e (Kleie)	„ „ „ „ M— 2	„ „ M— 3
	„ 5 k (Ölkuchen)	„ „ „ „ O— 6	„ „ O— 7
	„ 5 l (Reisabfälle)	„ „ „ „ R— 4	„ „ R— 5
	„ 5 m (Samen, entölte)	„ „ „ „ S— 9	„ „ S— 8
	„ 6 (Getreide etc.)	„ „ „ „ G— 7	„ „ G— 6
	„ 8 (Holz und Holzwaren)	„ „ „ „ H—16	„ „ H—15
		„ „ „ „ H—17	„ „ H—16
	„ 10 (Klärmittel)	„ „ „ „ K—15	„ „ K—21
	„ 13 a (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren)	„ „ „ „ E— 5	„ „ E— 6
	„ 14 (Ölsaaten)	„ „ „ „ O— 7	„ „ O— 8
(„ 47 des Nachtrages III.)	„ 4 (Erze)	„ „ „ „ E—22	„ „ E—23
	„ 7 a (Rüben)	„ „ „ „ F—34	„ „ F—35
		„ „ „ „ Z—10	„ „ Z—20
	„ (Ton)	„ „ „ „ T—16$^{6}/_{1}$	„ „ T—17$^{6}/_{1}$

Ferner ist auf Seite 47 des Nachtrages III, 22. Zeile, zwischen „Ausnahmetarifes“ und „Georgswalde-Ebersbach“ zu setzen: „26“.

Wien, im November 1905.

Direktion der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1708]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes für mineralische Kohle und Koks bei der Abgabe in der Station Wien.

Da sich infolge der außergewöhnlich starken Zufuhr und der ihr nicht entsprechenden Abfuhr seitens der Parteien große Mengen Kohle und Koks auf den Lagerplätzen der Station Wien angehäuft haben, wodurch die Entladung der anlangenden Sendungen aufs empfindlichste behindert erscheint, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69, Absatz (7) des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung durch das k. k. Eisenbahnministerium in der Station Wien vom 15. November 1905 an bis auf weiteres:

1. Die lagergeldfreie Abnahmefrist für mineralische Kohle und Koks auf zwei Tage herabgesetzt, mit der Maßgabe, daß bei den vormittags zur Avisierung gelangenden Sendungen der Tag der Avisierung, bei den nachmittags avisierten der folgende Tag, bei den nicht zu avisierenden der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag mitzählt.

2. Das nach Ablauf der lagergeldfreien Abnahmefrist zu entrichtende Lagergeld für mineralische Kohle und Koks auf 3 Heller für 100 kg und einen Tag festgesetzt.

Außer diesem Lagergelde ist gemäß Tarif, Teil I, Abteilung B, Abschn. J—XI h α), noch ein 10prozentiger Lagergeldzuschlag zu entrichten.

Wien, im November 1905. D.-Z. 150.391-II/05.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1709]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Einstellung der Aufnahme von Holzsendungen nach Wien.

Wegen eingetretener außerordentlicher Verkehrsverhältnisse wurde die Aufnahme von Holzsendungen aller Art für die Station Wien Staatseisenbahn-Gesellschaft bis auf weiteres sistiert. Die im Rollen befindlichen Holzsendungen werden jedoch noch aufgenommen.

Wien, am 13. November 1905.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1710]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger für die Personenhaltestelle Schrittenz.

Mit Wirksamkeit vom Tage der Eröffnung tritt nachfolgender Kilometer- und Zonenzeiger für die Personenhaltestelle Schrittenz in Kraft:

Nach oder von	Kilometer	Zone	Nach oder von	Kilometer	Zone
Wien	205	13	Leitmeritz Stadt*	204	13
Stockerau	179	12	Schreckenstein	227	13
Oberhollabrunn	154	11	Aussig	229	13
Zellerndorf	131	10	Tetschen	253	14
Retz	124	9	Rosochatetz*	30	3
Unterretzbach*	119	9	Chotěboř	37	4
Schattau	116	9	Sobinau**	43	5
Znaim	105	9	Ždiretz-Kreuzberg	47	5
Wolframitzkirchen	92	8	Hlinsko	59	6
Schönwald-Frain	86	8	Skutsch	75	7
Gröschelmauth	78	7	Chrast	88	8
Lispitz**	75	7	Slatinan	96	8
Mähr. Budwitz	67	7	Chrudim	100	8
Jarmeritz	58	6	Medleschitz	104	9
Kojetitz	50	5	Jesnitschan**	107	9
Startoch-Trebitsch	44	5	Rositz	112	9
Okřischko	35	4	Pardubitz	115	9
Branzaus-Pirnitz	27	3	Königgrätz	132	10
Wiese	18	2	Josefstadt-Jaroměř	149	10
Iglau	6	1	Starkotsch	168	11
Polna-Stecken	3	1	Parschnitz	196	12
Schlapenz	11	2	Liebau	214	13
Friedenau**	17	2	Alt-Paka	181	12
Deutschbrod	20	2	Turnau	221	13
Okrouhlitz	29	3	Reichenberg	257	14
Swětla	36	4	Seidenberg	299	14
Leschtina-Habern	48	5	Mittelwalde	223	13
Wlkaneč	53	6	Wichstadtl-Lichtenau	214	13
Golč-Jenikau Stadt*	60	6	Geiersberg	194	12
Golč-Jenikau	63	6	Tinischt	153	11
Časlau	74	7	Chlumetz	126	10
Cirkwitz**)	81	8	Wysočan	163	11
Sedletz-Kuttenberg	84	8	Prag	168	11
Kolin	94	8	Wostroměř	152	11
Groß-Wosek	103	9	Trautenau	201	13
Poděbrad	111	9	Sigmundsherberg	151	11
Nimburg	119	9	Jungbunzlau	149	10
Lissa	134	10	Jičin	170	11
Wschetat-Přivor	157	11	Wildenschwert	207	13
Melnik	168	11	Tannwald-Schumburg	224	13

Wien, am 11. November 1905.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1711]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages II zum „Anhange“ zu den Tarifen, Teil II.

Mit 1. Jänner 1906 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 15. Februar 1906 gelangt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1904 gültigen Anhange zu den Tarifen, Teil II, enthaltend Außerkraftsetzungen, Ergänzungen und Berichtigungen von Frachtsätzen, sowie Änderungen und Ergänzungen der Artikelbezeichnungen, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Heller zu beziehen.

Wien, am 9. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.904/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1712]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Festsetzung einer Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für den Güterverkehr über Wien Nordbahnhof oder Wien Donauuferbahnhof auf die k. k. Staatsbahnlinien.

Mit Rücksicht auf die Stauungen im Güterverkehre zufolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse wird für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), welche zum Übergange über Wien Nordbahnhof oder Wien Donauuferbahnhof auf die k. k. Staatsbahnlinien bestimmt sind, im Sinne des § 63, Abs. (2), des Betriebsreglements und des § 6, Abs. 3, Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine sechstägige Zuschlagsfrist zu der reglementarischen Lieferfrist sowohl für den internen, als auch den internationalen Verkehr festgesetzt,

rückwirkend auf alle solche Sendungen, deren Ankunft am Bestimmungsorte dem Empfänger am 8. November 1905 noch nicht avisiert war.

Durch anderweite Kundmachungen festgesetzte, auf obige Sendungen anwendbare Lieferfristzuschläge bleiben aufrecht.

Wien, im November 1905.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1713]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

(Verkehr mit Österreich und Ungarn.)

Änderung von Bestimmungen in den Tarifheften 1 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 treten folgende Änderungen in Kraft:

1. Im Tarife, Teil II, Heft 1.

Auf Seite 8 des Haupttarifes ist im Abschnitte „Auf- und Abladen der Güter" unter A

anstatt „Zu § 30" zu setzen „Zu § 33"

und unter B

anstatt „Zu § 31" zu setzen „Zu § 34".

Im Nachtrag IV ist auf Seite 46 im 4. Absatze der Anwendungsbedingungen für den Ausnahmetarif 39 (Düngemittel) in der 4. Zeile von unten anstatt „§ 11" zu setzen „§ 13".

2. Im Tarife, Teil II, Heft 3.

Auf Seite 8 des Haupttarifes ist unter „c) Auf- und Abladen der Güter in Deutschland etc." anstatt „Zu § 30" zu setzen „Zu § 33".

Ferner ist im Nachtrag VI auf Seite 17 im 4. Absatze der Anwendungsbedingungen für den Ausnahmetarif 19 (Düngemittel) in der 6. Zeile von unten anstatt „§ 11" zu setzen „§ 13".

Wien, am 6. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1714]

Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr nach Wien St.E.G. (Arsenal).

Einführung eines Tarifnachtrages III.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 gelangt der Nachtrag III zum Ausnahmetarife vom 1. Februar 1901 für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Exemplare desselben sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 6 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. November 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1715]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Lieferfristzuschlag.

Anläßlich der herrschenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 63 Betr.-Regl. und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. November 1905, Z. 52.166, bis auf weiteres für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebende Tiere), welche vom 12. November 1905 einschließlich im Bereiche der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Auf- oder Abgabe gelangen oder die gesellschaftlichen Linien transitieren, soweit für selbe nicht die bereits publizierten zehn-, bezw. zwölftägigen Lieferfristzuschläge in Betracht kommen, eine sechstägige Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen festgesetzt.

Wien, am 11. November 1905.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1716]

K. k. österreichische Staatsbahnen

Beschränkung der Güteraufnahme.

Wegen außergewöhnlichem Güterandrange und der hierdurch herbeigeführten Überfüllung der Lagerräume werden die Bestimmungen des § 55, Punkt 2, des Betriebsreglements auf den der k. k. Staatsbahn-Direktion unterstehenden Linien in der Zeit vom 9. November 1905 bis auf weiteres aktiviert.

Dementsprechend werden Güter, mit Ausnahme des Lebenden und der dem schnellen Verderben unterliegenden Artikel, nur unter der Bedingung der Einverständniserklärung mit der einstweiligen Verwahrung bis zur möglichen Beförderung übernommen, insofern die bahnamtlichen Güterböden hierzu überhaupt ausreichen.

Lemberg, am 8. November 1905.

St.-B.-D.-Z. 114.362-VI/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1717]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit 1. Dezember 1905 gelangen zwischen den Lokalbahnstationen Přibyslau, Saar in Mähren, Neustadtl (Iglauer Kreis) und Bystritz a. P. einerseits und den Stationen Chotěboř, Iglau Ö.N.W.B., Humpoletz, Časlau, Okřischko, Kolin, Pardubitz, Znaim, Prag Ö.N.W.B. und Wien Ö.N.W.B. anderseits direkte Fahrkarten, Gepäcksfrachtsätze und Hundetaxen zur Einführung.

Näheres enthalten die in den Stationen zum Aushange gelangenden Preistafeln.

Wien, am 10. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.778/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1718]

Niederländisch-Deutsch-Südfranzösischer Personen- und Gepäcksverkehr über Belfort und Genève.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 gelangt der I. Nachtrag zu dem ab 1. Jänner 1904 gültigen Tarife für den Niederländisch-Deutsch-Südfranzösischen Personen- und Gepäcksverkehr über Belfort und Genève zur Einführung.

Wien, am 10. November 1905. T.-A.-B.-Z. 20.281/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1719]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wegen Einschränkungen der Güterübernahme durch die Südbahn und deshalb auf unseren Linien eingetretener Stauungen wird vom 13. November 1905 an bis auf weiteres die Annahme von Eil- und Frachtgütern, mit Ausnahme von lebenden Tieren und leicht verderblichen Gegenständen, zur Beförderung nach Stationen der Südbahn und darüber hinaus in den diesseitigen Stationen eingestellt. Ebenso werden vom 13. November 1905 bis auf weiteres solche Güter mit den bezeichneten Ausnahmen unsererseits von den Anschlußbahnen nicht übernommen.

Wien, im November 1905.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1720]

Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf.

Einführung eines Tarifnachtrages III.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 gelangt der Nachtrag III zum Ausnahmetarife vom 1. Februar 1901 für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Exemplare desselben sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. November 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1721]

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages V.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 gelangt der Nachtrag V zum Ausnahmetarife vom 1. Mai 1901 für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Exemplare desselben sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 6 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. November 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. [1722]

Direkter Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Lokalbahnen Melnik-Mscheno, Mšeno—Unter-Cetno und Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka (Teilstrecke Sudoměř-Skalsko — Sobotka) untereinander.

Einführung desselben.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Sudoměř-Skalsko — Sobotka der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka tritt der Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Lokalbahnen Melnik-Mscheno, Mšeno—Unter-Cetno und Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka (Teilstrecke Sudoměř-Skalsko—Sobotka) untereinander in Kraft.

Exemplare desselben können bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 30 Heller für das Stück bezogen werden.

Wien, am 12. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.893/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905. 1723

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Österreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an **Petroleum** für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni, eventuell bis 31. Dezember 1906 sicherzustellen. Der Bedarf beläuft sich für die erstgenannte Zeitperiode auf zirka **270.000 kg** und für die letztgenannte Zeitperiode auf zirka **500.000 kg.**

Die Preise sind sowohl für die halbjährige als auch für die ganzjährige Bedarfsmenge, franko einer Station der eingangs genannten Linien, sowohl inklusive als auch exklusive Faß zu stellen.

Das Offert ist mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke zu 1 Krone zu versehen und nebst zwei Mustern à $^1/_2$ kg bis zum **25. November 1905, 12 Uhr mittags,** an die Direktion der Österreichischen Nordwestbahn, Sektion D, versiegelt und überschrieben mit „Offert auf Lieferung von Petroleum", einzureichen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, oder welchen keine Muster beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis 31. Dezember 1905 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich vor, die Lieferung entweder im ganzen an einen Offerenten oder geteilt an mehrere zu vergeben oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere Weise sicherzustellen.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Bedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, am 8. November 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1908	V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.823-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegte	Fiume	Buchs transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens ad a) 5 000 kg ad b) 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Sendungen müssen nach den Bestimmungen des in Rubrik 8 bezogenen Tarifes mit direkten nach Genf transit, bezw. nach Lyon via Buchs lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Das Aufladen hat der Absender auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Juli 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 351 Centimes b) 267 Centimes		Im Kartierungswege		
1909	V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.318-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Köflach Oberdorf Rosenthal Voitsberg Wies	a) den Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) inkl. — Wr. Neustadt inkl. und Laxenburg, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn; b) nach den Stationen der Strecke Nagy-Marton inkl. — Szombathely inkl.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	Heller a) b) 85 87 82 84 83 85 80 82 103 105	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1910 V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.681-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 a—1 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Trzynietz (Kasch.-Oderb. E.)	Peri trs.	Die Sendungen müssen mit direkten internationalen, auf eine italienische Station als Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden, in welchen seitens des Absenders an der mit „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift“ bezeichneten Stelle bei den via Peri zu leitenden Sendungen die Vorschreibung: „Zur Umkartierung in Peri (Ala)“, und bei den via Pontebba zu leitenden Sendungen die Vorschreibung: „Zur Umkartierung in Pontebba“ anzubringen ist. (Via Peri zu instradieren sind diejenigen Sendungen, welche nach westlich der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia gelegenen italienischen Stationen bestimmt sind. Sendungen nach allen übrigen italienischen Stationen sind via Pontebba zu leiten.) Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5.000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür jene ad b) gelten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Franken a) 4·83 b) 3·16		Kartierung		
					Pontebba trs.					a) 3·59 b) 2·75				
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 c und d der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I		Peri trs.					Franken a) 4·83 b) 3·70				
					Pontebba trs.					a) 3·59 b) 2·75				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1911 V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13 313-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7, dann Malz der Pos. M—8 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Barcs transit	Wien-Matzleinsdorf und Wien St.E.G., dann nach Stationen der Strecke Hetzendorf—Payerbach und Laxenburg, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg eines der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in der Rubrik „nach" bezeichneten Stationen mittels Straßenfuhrwerk abgeführt oder von einem durch ein Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden oder, sofern diese Station eine Übergangsstation auf eine Anschlußbahn ist, mit direkt nach einer Station dieser Anschlußbahn oder einer darüber hinaus gelegenen inländischen Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. 4. Nur gültig für Sendungen, rücksichtlich welcher bei der Aufgabe in Barcs der Nachweis erbracht wird, daß dieselben per Wasser oder per Bahn in Barcs angelangt sind	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	Heller*) 120	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Insofern sich der normale Frachtsatz nicht billiger stellt
				Balaton-Szt. György	Wien-Matzleinsdorf und Wien St.E.G., dann nach Stationen der Strecke Hetzendorf—Wr. Neustadt und Laxenburg, dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn					144				
				Csáktornya	Stationen der Strecke Wien-Matzleinsdorf—Wr. Neustadt und Laxenburg, dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn					144				
				Babocsa						158				
				Berzencze						144				
				Gelse						98				
				Gola						136				
				Györvár						98				
				Kis-Szabadka						136				
				Komárváros						127				
				Kotor-Alsó-Domboru						119				
				Légrád						127				
				Mura-Keresztur						119				
				Mura-Király						136				
				Nagy-Kanizsa						98				
				Oszko						98				
				Szt. Mihály Pacsa						98				
				Vizvár						156				
				Zákány						127				
				Zala-Szt. Iván						98				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1912 V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.206-C I/05		Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend, der Pos. E—12, lit. a), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, mit Ausnahme von Motorwagen	Wien-Matzleinsdorf	Monfalcone	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der „Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane" bestimmt sein und unter deren Adresse zur Aufgabe gelangen	vom 15. November 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif		K 57·37 pro Achse		Im Kartierungswege		
1913 V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.107-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Zinkweiß	Settenz (A.T.E.)	Pontebba trans.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Die Frachtsätze unter a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür; die Frachtsätze unter b) gelten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) Franken 5·33 b) „ 2·81		Kartierung		
					Peri trans.					a) Franken 5·21 b) „ 2·94				
1914 V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905	**Gablonzer elektrischen Bahnen**		Ober- und Niederschlesische Steinkohle	Reichenau b. G.	Gablonz-Brandl	Wagenladung	bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1906	Lokaltarif	22	7	15	Kartierung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1915 V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannten	Stramberg (Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf) via Wernsdorf—Neu-Süßenbrunn	Wien (Staatsbahnhof)	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	Lokaltarife	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**89 Heller**		Im Kartierungswege		
1916 V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1906	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.484/05	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Altkladno **Buschtěhrad** Duby Kladno Neukladno Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht)	Salzburg	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** **Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes.** **Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein**	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno: **vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906** Střebichowitz-Winařitz: **vom 20. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commerzialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swoleňowes-Smečna, gültig vom 1. Jänner 1902**	**1252 Heller pro Tonne**	**1152 Heller pro Tonne**	**100 Heller pro Tonne**	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1917 V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.215/04	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Eilgüter	Stationen der einen beteiligten Bahn	Stationen der anderen beteiligten Bahn	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der betreffenden Bahn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife der beteiligten Bahnen	Verschieden	0·8 Heller für 100 kg und 1 km, plus 10 Heller Manipulationsgebühr für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Stückgüter							0·4 Heller für 100 kg und 1 km, plus 4 Heller Manipulationsgebühr für 100 kg				
			Wagenladungsgüter							0·3 Heller für 100 kg und 1 km, plus 4 Heller Manipulationsgebühr für 100 kg				
			Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend							6 Markpfennig pro Wagen und 1 km				
			Lokomotiven und Tender, Tenderlokomotiven und Schlepptender							2·6 Heller pro Tonne und 1 km				
1918 V.-B. Nr. 131 v. 14./XI. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen**		Ermäßigung der Wägegelder	Station Pilsen	Skodawerke	Abwage auf parteieigener Geleisewage auf dem Industriegeleise **mit Wirkung** bahnämtlicher Gewichtsermittlung	vom 1. Oktober 1905 bis **auf weiteres**, längstens bis 30. September 1906	Tarif, Teil I, Abt. B, I, IX		Zahlung eines Jahrespauschales von K 2000 in Monatsraten		In den Karten der Hinweis auf Pauschalierung ad Z. 39.925/6 ex 1905		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 132. **Wien, 16. November 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 4. Oktober 1905,*) betreffend die Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Hafen- und Seesanitätsexpositur mit Zolldienst in Orsera.

Die Hafen- und Seesanitätsexpositur mit Zolldienst in Orsera im Küstenlande (Finanzinspektorat Capodistria) wird zur Führung des Begleitschein-Ausfertigungsregisters zum Zwecke der Anweisung von inländischen Weinsendungen über die See nach anderen Häfen des Zollgebietes, sowie zur Abfertigung zollfreier Ausfuhrwaren ermächtigt.

Kosel m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 3. November 1905,) betreffend die Errichtung einer Expositur des Nebenzollamtes Heinersdorf in Wünschendorf.**

In Wünschendorf (Böhmen, Finanzbezirk Leitmeritz) wurde eine mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Klasse ausgestattete Expositur des Nebenzollamtes Heinersdorf errichtet, welche ihre Tätigkeit bereits begonnen hat.

Kosel m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Niemes zur Station Liebenau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksobmanne Ludwig Schicketanz in Niemes im Vereine mit dem Bürgermeister Anton Max in Niemes die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Niemes der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft über Wartenberg, Oschitz und Böhmisch-Aicha zur Station Liebenau der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 26. Oktober 1905. E.-M.-Z. 39.579/2.

*) Enthalten in dem am 10. November 1905 ausgegebenen LXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 165.
**) Enthalten in dem am 10. November 1905 ausgegebenen LXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 169.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende September 1905.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluß des Monates September 1905 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund): im Baue am 1. September 1905	Hiervon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. Oktober 1905
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
Endstrecke Sianki — galizisch-ungarische Grenze	2·9	2·9	2·9
Tauernbahn:			
a) Teilstrecke Schwarzach — St. Veit—Bad Gastein minus km 0·430 bis km 30·371	30·9	30·9	—
b) Tauerntunnel, lang 8526 m, km 34·5 bis km 43·0	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheinerbahn: (Klagenfurt — [Villach] — Aßling—Görz—Triest):			
a) Bau des Zentralbahnhofes Klagenfurt	0·8	0·8	0·8
b) Teilstrecke Klagenfurt (Bahnhofende) —Rosenbach der Karawankenbahn, km 0·00 bis km 29·827	28·2	28·2	28·2
c) Teilstrecke Müllern—Rosenbach der Abzweigung Villach—Rosenbach der Karawankenbahn	17·9	17·9	17·9
d) Karawankentunnel, lang 7976 m, samt anschließenden offenen Bahnstrecken, km 29·827 bis km 41·900 .	12·1	12·1	12·1
e) Teilstrecke Birnbaum — Aßling — Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·954 der Karawankenbahn und km 0·00 bis km 27·200 der Wocheiner Bahn	29·2	29·2	29·2
f) Wocheiner Tunnel, lang 6339 m, samt der nördlichen Anschlußstrecke, km 27·200 bis km 34·796	7·6	7·6	7·6
g) Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter der Wocheiner Bahn samt Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	58·2	—	—
1. von km 34·796 bis km 35·550 . .	—	0·8	0·8
2. von km 35·550 bis km 92·850 . .	—	57·4	57·4
h) Teilstrecke Prvačina—Triest . . .	44·1	—	—
1. von km 10·286 bis km 51·310 . .	—	41·3	41·3
2. von km 51·310 bis km 52·543 . .	—	1·2	1·2
3. von km 52·543 bis km 54·100 (Umbau des Bahnhofes Triest-S. Andrae)	—	1·6	1·6
Pyhrnbahn (Klaus—Selzthal)	43·2	—	—
a) Boßrucktunnel, lang 4769 m, samt offenen Anschlußstrecken, km 30·700 bis km 37·112	—	6·4	6·4
b) die übrige Bahnstrecke	—	36·8	36·8
Kremstalbahn:			
Umlegung der Strecke km 59·831 bis km 63·082 zwischen Obermicheldorf und Klaus behufs Anschlusses der Kremstalbahn an die Pyhrnbahn	3·3	3·3	3·3
II. Erweiterungsbauten:			
α) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Allentsteig—Gmünd	34·1	34·1	34·1
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Horaždovic—Nepomuk	25·2	25·2	12·5
c) Umbau des Bahnhofes Budweis . .	—	—	—
Kremstalbahn:			
Umbau der 59·8 km langen Strecke Linz — Obermicheldorf zu einer Hauptbahn II. Ranges	—	—	—
Wippachtalbahn (Görz—Haidenschaft):			
Umgestaltung der 7·9 km langen Strecke St. Peter — Prvačina als Teilstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest	—	—	—
Linie Wels—Passau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Wels—Haiding	7·3	7·3	7·3
β) auf Privatbahnen:			
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	—
Österr. Nordwestbahn:			
Linie Wien—Tetschen:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Wien—Stockerau	26·0	26·0	26·0
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Schreckenstein—Tetschen	22·6	22·6	22·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Linie Wien—Krakau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Oświęcim—Trzebinia	21·5	21·5	21·5
Summe der Hauptbahnen . .	432·9	432·9	380·0
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Tarnopol-Zbaraż	25·2	25·2	25·2
Hartberg-Friedberg	27·8	27·8	27·8
Meran-Mals (Vinschgaubahn)	60·6	60·6	60·6
Roßbach—Adorf	11·3	11·3	11·3
Zwettl—Martinsberg	36·2	36·2	36·2
Sudomeř—Skalsko—Alt-Paka	73·0	73·0	73·0
Kirchberg a. d. Pielach—Maria-Zell—Gußwerk	62·0	—	—
Teilstrecke km 17·2 bis km 56·9 . .	—	22·8	39·7
Zwickau—Deutsch-Gabel	12·1	12·1	12·1
Sedletz-Kuttenberg—Zruč	33·8	33·8	33·8
Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl	14·5	14·5	14·5
Hannsdorf—Mährisch-Altstadt	10·0	10·0	10·0
Aujezd - Luhatschowitz — Luhatschowitz	10·2	10·2	10·2
Bludenz-Schruns (Montafonerbahn) . .	12·9	12·9	12·9
Neuhaus-Wobratein	43·7	43·7	43·7
Daudleb-Rokitnitz	19·9	19·9	19·9
Ernstbrunn-Hohenau:			
Teilstrecke Ernstbrunn—Mistelbach .	20·0	20·0	20·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Abzweigung Pozóritta—Louisenthal .	7·0	7·0	7·0
Tarnów-Szczucin	49·0	—	49·0
Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Troppau . . .	4·8	4·8	4·8
Elektrische Straßenbahnen in Wien . .	2·1	2·1	2·1
Summe der Lokal- und Kleinbahnlinien .	536·1	447·9	513·8

Es sind sonach 16·9 km durch den Baubeginn einer weiteren Teilstrecke der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Maria Zell-Gußwerk und 49·0 km durch den Baubeginn der Lokalbahn Tarnów-Szczucin, somit 65·9 km Lokalbahnlinien zugewachsen, dagegen durch die Bauvollendung der Teilstrecke

Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein der Tauernbahn, welche am 20. September 1905 eröffnet wurde, 30·9 km, ferner 12·7 km durch die Vollendung der Legung des zweiten Geleises der Strecke Horaždovic—Wolschan der Linie Wien—Eger der k. k. österr. Staatsbahnen, welches seit 4. September 1905 eröffnet ist, und 9·3 km durch die am 30. September 1905 erfolgte Eröffnung des zweiten Geleises in der Teilstrecke Milostin-Kounowa—Satkau-Teschnitz der Linie Prag—Komotau der Buschtěhrader Eisenbahn, somit 52·9 km Hauptbahnlinien abgefallen. Es verblieben sonach am Schlusse des Monates September 1905 an Hauptbahnlinien 380·0 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 513·8 km in Bauausführung.

Hervorzuheben wäre noch, daß von der Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze der k. k. österr. Staatsbahnen die bereits fertiggestellte Endstrecke Sianki—galizisch-ungarische Grenze am 15. Oktober 1905 bei Inbetriebsetzung der ungarischen Anschlußstrecke zur Eröffnung kam, ferner daß von der Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach—Maria-Zell—Gußwerk die Strecke km 0·00 bis km 17·2 (Laubenbachmühle) seit 6. August 1905 eröffnet ist, dann daß der Sohlstollenvortrieb bis 30. September 1905 beim Baue der vier großen Alpentunnels betrug, und zwar: beim Tauerntunnel Nordseite 3598 m und fertige Tunnelmauerung 965 m (gegen 3444 m und 920 m im Vormonate) und Südseite 1062 m (gegen 1021 m im Vormonate), beim Karawankentunnel 7976 m und fertige Tunnelmauerung 7610 m (gegen 7976 m und 7300 m im Vormonate), beim Wocheiner Tunnel 6339 m und fertige Tunnelmauerung 6339 m, und beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 2172 m und fertige Tunnelmauerung 2070 m (gegen 2172 m und 1880 m im Vormonate) und Südseite 2470 m und fertige Tunnelmauerung 2010 m (gegen 2470 m und 1975 m im Vormonate), endlich daß beim Wocheiner Tunnel am 31. Mai 1904 und beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kimpolung nach Dorna watra mit der Abzweigung von Pozoritta nach Louisental. (Projekt für die Verlegung des Feldweges in km 5·0/2 der Zweiglinie: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. November die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, über das vom Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen in Czernowitz vorgelegte Projekt für die aus Anlaß des Baues der Teilstrecke in km 5·0/2 des Bahnflügels Pozoritta—Louisental notwendige Verlegung des Feldweges im Gebiete der Gemeinde Fundul Moldowi im Sinne der Bestimmungen des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die politische Begehung vorzunehmen und im Falle eines anstandslosen Kommissionsergebnisses den Baukonsens hierfür namens des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 45.777.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Jaworów nach Bobrówka. (Vorlage des generellen Projektes: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 7. November über das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-)Jaworów in Lemberg vorgelegte generelle Projekt für die 45·8 km lange Fortsetzung der genannten Bahnlinie von Jaworów bis zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Jaroslau—Sokal in der Station Bobrówka im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Durchführung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission in der Zeit vom 28. bis einschließlich 30. November anberaumt. [E.-M.-Z. 52 987.]

Projektierte schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Kemmelbach-Ybbs zur Station Ybbs. (Ergebnis der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. Oktober auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Wien erstatteten Berichtes über das Ergebnis der am 3. August 1905 durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich des von der Stadtgemeinde Ybbs vorgelegten generellen Projektes für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Kemmelbach-Ybbs der k. k. österr. Staatsbahnen zur Station Ybbs die kommissionell befürwortete Linienführung dieser Kleinbahn nach Maßgabe der der Amtshandlung vorgelegenen, mit blauer Farbe abgeänderten Projektsbehelfe als Grundlage für die eventuelle weitere Verfolgung des in Rede stehenden Bahnprojektes genehmigt. [E.-M.-Z. 41.573.]

Schmalspurige Lokalbahnlinien im Gebiete von Innsbruck. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung für die Saggenlinie.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. November die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung für die Zweiglinie von der Museumstraße über den Klaudiaplatz bis zum Ende der Adolf Pichlerstraße (Saggenlinie) der schmalspurigen Lokalbahnen im Gebiete von Innsbruck in ihrem Wirkungskreise vorzunehmen. Im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Amtshandlung, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen auch ermächtigt, für die erwähnte Zweiglinie den Betriebskonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 51 327.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Lemberg: Eröffnung der Haltestelle Ławryków.) Am 15. November wurde die zwischen den Stationen Dobrosin und Kamionka-Lipnik in km 52·4/5 der Lokalbahn Lemberg-Bełzec-(Tomaszów) gelegene Haltestelle (Pflockstation) Ławryków für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Ausland.

Preußen. (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen Direktionsbezirk Elberfeld: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Dezember erhält die an der Bahnstrecke Hagen—Schwerte gelegene Station Westhofen die Bezeichnung „Westhofen (Westfalen)".

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Änderung einer Stationsbezeichnung.) Am 1. November erhielt die an der Bahnstrecke Chemnitz—Adorf gelegene Station Erfenschlag die Bezeichnung „Erfenschlag Haltepunkt".

Bayern. (Geheizte Güterwagen für frostempfindliche Frachtstücke.) Gleichwie in den Vorjahren wird auch heuer ab Montag den 27., bezw. Dienstag den 28. November bis voraussichtlich Ende Februar 1906 wöchentlich zweimal je ein geheizter Güterwagen in den Strecken München—Aschaffenburg, Passau—Würzburg, sowie Hof—Würzburg und zurück verkehren.

Rußland. (Ssamara-Slatousst-Eisenbahn. Katajew-Zweiglinie.) Am 1./14. Oktober a./n. St. ist die Katajew-Zweiglinie (Wjasowaja—Kataw—Iwanowskij—Sawod) dem regelmäßigen Güterverkehre übergeben worden.

— (Baltische und Pskow-Riga-Eisenbahn. Stationsnamenänderung.) Mit 1./14. Jänner a./n. St. 1906 erhält die zwischen den Verkehrsstellen Laisholm und Tabbifer gelegene Plattform Kerssel die Bezeichnung „Bartholomäi".

— (Zur Güterbeförderung auf den russischen Eisenbahnen.) Nach einer Mitteilung der „Torg. Prom. Gaz" hat das Ministerium der Verkehrswege verfügt, daß zur Beförderung mit Personenzügen nur dem raschen Verderben unterliegende Sendungen, wie z. B. Milch, frische Fische u. dgl., angenommen werden sollen. Die Beförderung aller anderen Güter soll ausschließlich auf Güterzüge beschränkt bleiben.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Africa" von Durban.) Dieser Dampfer ist am 28. November 1904 mit 43 Passagieren und 694 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 50 kg nach Fiume und 131 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 9 der Ostafrika-Linie von Durban in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Durban 450.550 kg (wovon 40.000 kg für das Ausland), Beira 1200 kg Häute, Zanzibar 113 417 kg (wovon 63.122 kg für das Ausland), Mombassa 52 060 kg (wovon 50 kg für Fiume und 11.975 kg für das Ausland), Aden 21 716 kg (wovon 4260 kg für das Ausland), Suez 2500 kg Gummi (für das Ausland) und aus Port Said 52.764 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 552.709.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau wird die Ausführung

I. eines Materialmagazines, nebst Kaserne, Aborte und Flugdach, in der Station Podgórze-Płaszów, ferner

II. der Fundierung für eine Lokomotivdrehscheibe von 18 m Durchmesser und zweier Entleerungsgruben nebst Kran und Tropfschacht in der Station Neu-Sandec

im öffentlichen Offertwege vergeben.

Die Gesamtkosten betragen ungefähr
ad I. K 68.000,
ad II. K 20.000.

Vollendungstermin
ad I. Ende Juli 1906,
ad II. Ende Mai 1906.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Baubedingnisse, Projektspläne, Offertformulare u. s. w. können ab 15. November 1905 bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, bezw. auch käuflich erworben werden.

Die diesbezüglichen Offerte, zu denen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind gehörig gestempelt und versiegelt spätestens bis **30. November 1905, 11 Uhr 30 Minuten vormittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau unter der Aufschrift:

ad I. **Offert für Materialmagazin, Kaserne, Aborte und Flugdach in Podgórze-Płaszów,**

ad II. **Offert für Drehscheibenfundierung und zwei Entleerungsgruben in Neu-Sandec**

einzureichen.

Hier wird ausdrücklich bemerkt, daß die Offerte auf die ad I. und II. angeführten Herstellungen unbedingt in separaten Kuverten einzusenden sind.

Es bleibt den Offerenten die Wahl überlassen, entweder auf die Bauten ad I. oder auf jene ad II. die Anbote zu stellen.

Die Offerteröffnung findet am 30. November 1905, um 12 Uhr mittags, statt.

Das gleichzeitig mit der Offerteinbringung zu erlegende Vadium beträgt
ad I. K 3500,
ad II. K 1000

und hat im Erstehungsfalle die Kaution zu bilden.

Offerte, bei denen eine der als deren Bestandteile bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben worden ist, oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist der Offerteinbringung erfolgt ist, ferner solche Offerte, in denen irgendwelche Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet (nicht berücksichtigt).

Krakau, im November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen beabsichtigt die Lieferung nachbenannter Einrichtungen für eine neue elektrische Beleuchtungsanlage am Bahnhofe in Pilsen im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz zu vergeben, und zwar:

2 Aggregate, bestehend aus je 1 Dampfmaschine mit Schwungraddynamo von 250 KW nebst sämtlichen Apparaten für die Schalttafel,
2 Dampfkessel,
1 Speisewasser-Vorwärmer,
1 Kondenswasserpumpe mit elektrischem Antriebe,
1 Kondenswasser-Rückkühlanlage,
die komplette Dampf- und Wasserrohrleitung.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der Anbotformulare, welche verwendet werden müssen, zu erfolgen. Diese Behelfe können bei der Abteilung 4 der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden. Bei genannter Dienststelle erliegen auch die nötigen Pläne und Zeichnungen zur Einsicht der Anbotsteller.

Es steht jedem Anbietenden frei, auch nur auf einen Teil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen.

Die vorschriftsmäßig gestempelten und versiegelten, mit Zeichnungen und Beschreibung der angebotenen Gegenstände belegten Anbote sind mit der Aufschrift: „Anbot für die Lieferung von maschinellen (bezw. elektrischen) Einrichtungen für die elektrische Beleuchtungsanlage in Pilsen" versehen, bis längstens **20. Dezember 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen einzubringen.

Die kommissionelle Eröffnung der Anbote findet bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen an demselben Tage um 3 Uhr nachmittags statt.

Jeder Offerent hat das Recht, der kommissionellen Anboteröffnung persönlich oder durch einen mit schriftlicher Vollmacht versehenen Vertreter beizuwohnen.

Es finden nur solche Anbote Berücksichtigung, die von Fabrikanten stammen, welche die gegenständlichen Einrichtungen im Inlande selbst erzeugen.

Die Anbietenden haben bis zur Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums im Worte zu bleiben.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung trotz der Überreichung eines Anbotes zu keinerlei Bestellungen verpflichtet werden kann.

Anbote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Der Ersteher einer Lieferung hat binnen acht Tagen nach Erhalt des Bestellschreibens eine unverzinsliche Kaution im Betrage von 5 Prozent der Vertragssumme zu erlegen.

Pilsen, am 6. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im Tarife, Teil II, Heft 1, des obgenannten Eisenbahnverbandes nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

a) Wagenladungsklasse A_1 und Spezialtarif III.

Nach und von	Döbeln Bahnhof		Königstein		Neustadt i. Sachsen		Schandau		Wendischfähre	
	A_1	Spezialtarif III	A_1	Spezialtarif III	A_1	Spezialtarif III	A_1	Spezialtarif III	A_1	Spezialtarif III
	für 100 kg in Pfennig									
Groß-Priesen . . .	121	47	48	24	64	31	45	23	46	24

b) Ausnahmetarif 11 A (Eisen u. s. w.).

Nach und von	Chemnitz-Altendorf				Chemnitz Hptbhf.				Chemnitz-Kappel			
	a	b	c		a	b	c		a	b	c	
	α, β	α, β	α	β	α, β	α, β	α	β	α, β	α, β	α	β
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig											
Brüsau-Brünnlitz .	314	243	237	197	310	240	234	195	313	242	236	197

Nach und von	Chemnitz Südbhf.				Dresden-Altstadt			
	a	b	c		a	b	c	
	α, β	α, β	α	β	α, β	α, β	α	β
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
Brüsau-Brünnlitz	313	241	235	196	288	202	198	167

Nach und von	Dresden-Friedrichstadt				Dresden-Neustadt			
	a	b	c		a	b	c	
	α, β	α, β	α	β	α, β	α, β	α	β
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
Brüsau-Brünnlitz	292	205	201	170	294	206	202	171

c) Ausnahmetarif Nr. 39 (Kartoffeln).

Von	Nach													
	Chemnitz Hauptbahnhof	Dresden-Altstadt	Dresden-Friedrichstadt	Dresden-Neustadt	Freiberg i. Sachsen	Leipzig (Bayer. Bhf.)	Leipzig (Dresd. Bhf.)	Leipzig-Connewitz	Leipzig-Stötteritz	Leipzig (Berl. Bhf.)	Leipzig (Eilenb. Bhf.)	Leipzig (Magdeb. Bhf.)	Leipzig (Thür. Bhf.)	Leipzig-Eutritzsch
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig													
Polna-Stecken (Ö.N.W.B.)	125	109	110	111	116	136	135	136	135	135	136	135	136	135

Wien, am 11. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.637/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1724]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 10, vom 1. Dezember 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen im Verkehre zwischen der Station Eberbach der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und den nachstehenden Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien) folgende direkte Frachtsätze der Stückgutklassen I und II zur Einführung:

Nach oder von	Stationen der k. k österr. Staatsbahnen																	
	Bochnia		Brody		Jaroslau		Kolomea		Lemberg		Lemberg-Podzamcze		Podgórze-Płaszów		Przemysl		Radymno	
	Stückgutklassen																	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
	Frachtsätze in Mark für 100 kg																	
Eberbach . . .	8·63	8·48	12·62	11·23	10·39	9·93	13·60	11·78	11 73	10·74	11·73	10·74	8·33	8·22	10·75	10·20	10·54	10·05

Wien, am 13. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.842/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1725]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit bei der Frachtgutabgabe in Wien I (K.E.B.).

Wegen Güteranhäufung in der Station Wien I (K.E.B.) wird gemäß § 69 (7) des Betriebsreglements mit Genehmigung des k k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1905, Z. 52.914, die lagergeldfreie Zeit für die in der genannten Station zur Abgabe kommenden Frachtgüter mit Gültigkeit vom 13. November 1905 bis auf Widerruf von vier Tagen auf zwei Tage herabgesetzt.

Wien, am 11. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1726]

Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno.

Aufhebung des bisher gültigen Gebührentarifes.

Mit dem Tage, an welchem die k. k. österr. Staatsbahnen den Betrieb auf der Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno übernehmen, wird der bisher gültige Gebührentarif, Teil II, für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno samt den Nachträgen I und II außer Kraft gesetzt.

Prag, am 10. November 1905. B.N.B. Z. 34.166/05.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn
als betriebführende Verwaltung.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1727]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Eliminierung der Station Petersdorf a. d. Teß aus dem, bezw. Einbeziehung der Station Reitendorf in den Tarif, Teil II, Heft 1.

Mit 1. Jänner 1906 ist die Station Petersdorf a. d. Teß (früher Petersdorf-Ullersdorf) auf den Seiten 20, 31, 68 und 69 des Tarifes, Teil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr samt allen Eintragungen zu streichen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird in dasselbe Tarifheft die Station Reitendorf der Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf mit folgenden über Triest seewärts nach Hafenplätzen der Tarifgruppe B—I gültigen Frachtsätzen einbezogen:

Tarifklassen					
5		6 A		7	
a	b	a	b	a	b
Centimes für 100 kg					
507	481	643	574	513	482

Nach Hafenplätzen der Tarifgruppe B—II gelangen über Triest seewärts die vorstehend bezifferten Frachtsätze mit dem tarifmäßig entfallenden Anstoße (100 Cts. für 100 kg) zur Berechnung.

Im Verkehre mit Haidar-Pacha (Haidar-Pascha) wird außer den für Hafenplätze der Tarifgruppe B—I vorgesehenen Frachtsätzen noch ein Anstoß von 25 Cts. berechnet.

Über Fiume seewärts kommen die über Triest seewärts entfallenden Frachtsätze mit einem Zuschlage von 45 Cts. für 100 kg zur Einhebung.

Die Entfernung für den Bahndurchlauf ab Reitendorf bis Triest, bezw. Fiume beträgt 869 km, die Lieferfrist für eben diesen Durchlauf 9 Tage.

Wien, am 13. November 1905. S.B. Z. 12.712-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1728]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Lieferfristzuschlages im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Infolge eingetretener außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 63 (3), Ziffer 2, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie des § 6 (3), Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr zufolge Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. November 1905, Z. 52.914, mit Gültigkeit vom 12. November 1905 bis auf weiteres für die Dauer des unabweislichen Bedürfnisses für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) die in Stationen der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zur Auf- oder Abgabe gelangen oder deren Linien transitieren, eine vorübergehende Zuschlagsfrist von sechs Tagen zu den in den §§ 47 und 63 des Betriebsreglements und im § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens festgesetzten Lieferfristen bestimmt.

Im Verkehre zwischen zusammenhängenden Linien der k. k. österr. Staatsbahnen wird dieser Zuschlag nur einmal gerechnet.

Insoweit auch Privatbahnen, für deren Linien ähnliche Zuschläge aus dem gleichen Anlasse verlautbart werden, beteiligt sind, beträgt die Gesamtzuschlagsfrist 10, bezw. 12 Tage, je nach dem außer den k. k. österr. Staatsbahnen eine Privatbahn oder mehrere derselben in Betracht kommen.

Innsbruck, am 12. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1729]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil V, Heft Nr. 1, vom 1. November 1897.

Tirol-Vorarlberg-Süddeutscher Güterverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. September 1902 (Ausnahmetarif Nr. 5).

Reexpedition von Kohlentransporten.

Die nach den Bestimmungen der obenbezeichneten Tarife zugelassene Reexpedition von Kohlensendungen in Saargemünd-Remelfingen wird mit Wirkung vom 1. Jänner 1906 aufgehoben.

Wien, am 13. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.844/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1730]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für Zucker der Pos. Z—15 a.

Mit Gültigkeit vom 2. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Zucker der Pos. Z—15 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für

a) 5.000 kg
b) 10.000 kg

für den Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von Rositz nach	a)	b)
	Heller für 100 kg	
Maffersdorf	150	122
Maffersdorf-Fabrik	148	120

Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 20.530/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Österr. Nordwestbahn.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1731]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 7, vom 1. April 1905.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Ab 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt im Verkehre zwischen Altkladno, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, und der Station Untertürkheim der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen ein direkter Frachtsatz des Spezialtarifes III im Betrage von Mk. 1·42 für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 11. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.577/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1732]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1904.

Tarifierung von Malzmehl und Backmalzextrakt.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis zur Durchführung in Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die Artikel „Malzmehl (Backmalz) und Backmalzextrakt aller Art" in das auf Seite 10 und 11 des obgenannten Tarifes enthaltene Artikelverzeichnis unter „1 a. Ermäßigtes Eilgut" aufgenommen.

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 20.798/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1733]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

Auf Seite 79 des vom 1. Jänner 1905 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 3, des Österreichischen Eisenbahnverbandes ist der Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter zwischen Otrokowitz K.F.N.B. und Theresienstadt St.E.G. von 366 Heller auf **1366** Heller für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 13. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1734]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Teilfrachtsatzes.

Auf Seite 254 des vom 1. März 1904 gültigen Tarif-Teiles II des obgenannten Verbandes ist im Ausnahmetarife Nr. 3/c (Eisen, alt) der Teilfrachtsatz für den Verkehr von Nemet-Bogsán nach dem Schnittpunkte „P" mit sofortiger Gültigkeit von 69 Centimes auf **169** Centimes für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.172/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1735]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Hefte 1, 2 und 3, vom 1. Jänner 1904.
Tarif, Teil III, Heft 1, vom 1. April 1902.
Tarif, Teil IV, Heft 1, vom 1. Mai 1903.
Tarif, Teil VI, Heft 1, vom 1. Jänner 1902.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in den obenbezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Aschach a. d. D., Breitenaich und Eferding der Lokalbahn Wels-Aschach a. d. D. treten mit 31. Dezember 1905 — vorläufig ohne Ersatz — außer Kraft.

Wien, am 13. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.067/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1736]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Hefte 1 bis 3, vom 1. Jänner 1904 und Teil II, Hefte 4 bis 6, vom 1. September 1904.

Abänderung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 3 (für Lebensmittel).

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 ist das Artikelverzeichnis der Abteilung III des Ausnahmetarifes Nr. 3 (für Lebensmittel) zu ergänzen durch den Zusatz: „ausgenommen Wildgeflügel; Wildbret siehe Abteilung I".

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.571/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1737]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes in den Stationen des Amtsbereiches der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Wegen außergewöhnlicher Güteranhäufung und Überfüllung der Gütermagazine und Lagerplätze wird mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1905, Z. 52.702, auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements in den Stationen des Amtsbereiches der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau mit Gültigkeit vom 14. November 1905 bis auf weiteres

1. die lagergeldfreie Abnahmefrist für bahnseits zu entladende Güter auf zwei Tage herabgesetzt und
2. das nach Ablauf der lagergeldfreien Abnahmefrist tarifmäßig zu entrichtende Lagergeld um hundert Prozent erhöht.

Krakau, am 10. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI 1905. [1738]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung einer Zuschlagsfrist im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest.

Anläßlich der herrschenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 63, Absatz 3, Ziffer 2, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder und

des § 6, Absatz 3, Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr über Ermächtigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1905, Z. 52.914, mit Gültigkeit vom 11. November 1905 bis auf weiteres für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) eine temporäre Zuschlagsfrist von sechs Tagen zu den reglementarischen Lieferfristen für den Lokal- und Transitverkehr auf den Linien des Staatsbahn-Direktionsbezirkes Triest festgesetzt, mit der Maßgabe, daß diese Zuschlagsfrist im Verkehre mit zusammenhängenden Linien anderer k. k. Staatsbahn-Direktionen nur einmal gerechnet werden darf.

Im Verkehre mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und den in der Kundmachung im Verordnungs-Blatt Nr. 129 vom 9. November 1905, Position 1669, angeführten Privatbahnen, kommt eine Zuschlagsfrist von zehn, bezw. zwölf Tagen zur Anwendung, je nachdem zwei oder mehrere von den außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen betroffene Bahnen von den Sendungen berührt werden. Hierbei sind zusammenhängende Staatsbahn-Direktionsbezirke als eine Bahn zu betrachten.

Bereits bestehende fixe Zuschlagsfristen werden hierdurch nicht berührt.

Triest, am 11. November 1905.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1739]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Herabminderung der Entladefrist und der lagergeldfreien Zeit in der Station Matzleinsdorf.

Nachdem sich infolge des durch die außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse eingetretenen Güterandranges und wegen säumiger Abfuhr seitens der Parteien große Mengen von Gütern auf den Lagerplätzen und in den Magazinen der Station Wien Matzleinsdorf angehäuft haben, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. November 1905, Z. 53.916, mit Gültigkeit vom 16. November 1905 angefangen für die Dauer des unabweislichen Bedürfnisses für Frachtgüter die tarifmäßige Frist für die Entladung der Güterwagen auf zwölf Stunden und die tarifmäßige lagergeldfreie Abnahmefrist auf zwei Tage herabgesetzt.

Wien, am 14. November 1905.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1740]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der Beschränkung der Güteraufnahme nach Prag St.B. (K.F.J.B.) loko und Prag B.N.B. loko, ferner über Prag St.B. transit, Hrabovka transit und Prag (Smichow) B.E.B. transit.

Die unterm 6. November 1905 erlassene Kundmachung (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 129 vom 9. November 1905, fortl. Nr. [1671]), betreffend die Beschränkung der Güteraufnahme nach Prag St.B. (K.F.J.B) loko und Prag B.N.B. loko, ferner über Prag St.B. (K.F.J.B.) transit, Hrabovka transit und Prag (Smichow) B.E.B. transit wird hiermit aufgehoben.

Die unterm 7. November 1905 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 129 vom 9. November 1905, fortl. Nr. [1670] und [1669], eingeführten sechs-, bezw. zehn- und zwölftägigen Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen werden hierdurch nicht berührt.

Prag, am 13. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion

zugleich namens der Direktion der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905. [1741]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Beschränkung der Güteraufnahme auf die Annahme zur einstweiligen Verwahrung.) Mit Rücksicht auf den durch die außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse herbeigeführten Wagenmangel werden in den Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Bedarfsfalle bis auf weiteres Güter nach Maßgabe des § 55, Abs. (1) und (2), Betr.-Regl. nur in einstweilige Verwahrung bis zur möglichen Beförderung angenommen.

Südbahn-Gesellschaft. (Wiederaufnahme von Gütern in der Station Matzleinsdorf.) Die am 13. November 1905 verfügte Einstellung der Annahme von Frachtgütern mit Ausnahme von lebenden Tieren, Bier und leichtverderblichen Sendungen in der Station Matzleinsdorf wurde mit 16. November 1905 aufgehoben.

Behebung einer Verkehrsstörung. In der Strecke Taxenbach—Lend wurde der Güterzugsverkehr am 14., der Gesamtverkehr am 16. November 1905 wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Frachtberechnung im Verkehre mit Triest und Fiume mit Rücksicht auf den neuen Lokalgütertarif der Südbahn-Gesellschaft.) Mit der am 1. November 1905 in Kraft getretenen Neuauflage des Lokalgütertarifes der Südbahn-Gesellschaft haben u. a. sowohl die Taxen für ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut als auch der Ausnahmetarif IX, letzterer nicht nur hinsichtlich des Ausmaßes der betreffenden Frachtsätze, sondern auch bezüglich der in denselben eingereihten Artikel Änderungen erfahren.

Die Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen wurden daher angewiesen, vom 1. November 1905 bis auf weiteres, bezw. bis zur tarifmäßigen Durchführung der sich aus dem Vorstehenden ergebenden Einwirkungen im Verkehre mit Triest und Fiume die neuen Eilgutfrachtsätze und die Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX der Südbahn in Kombination mit dem Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, bezw. mit den für die in Betracht kommenden Übergangsstationen bestehenden Verbandtaxen in Berücksichtigung zu ziehen und, insofern diese Kombination niedrigere Taxen ergibt als in den Österreichisch-Adriatischen Tarifheften 1 und 2 und in den Anhängen zu denselben für die betreffenden Stationsverbindungen vorgesehen sind, diese niedrigeren Frachtsätze in Anwendung zu bringen.

Ausland.

Gruppentarif I und Gruppenwechseltarife der Preußischen Staatseisenbahnen. (Eröffnung und Einbeziehung der Nebenbahnstrecke Johannisburg—Arys.) Am 15. November 1905 wurde die normalspurige, 24·666 km lange Nebenbahnstrecke Johannisburg—Arys, Teilstrecke der Neubaustrecke Johannisburg—Lötzen, mit den Bahnhöfen Trzonken, Kessel, Gutten am See und Arys für den Gesamtverkehr (ausschließlich Sprengstoffe) eröffnet. Bei Trzonken, Kessel und Gutten am See ist die Abfertigung von Fahrzeugen ausgeschlossen. Arys ist mit einer Laderampe für Kopf- und Seitenverladung ausgerüstet.

Mit demselben Tage wurden die genannten Bahnhöfe u. a. in den Gruppentarif I und in die Gruppenwechseltarife der Preußischen Staatseisenbahnen einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1919 V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 117.206/05		Einrichtungs-, bezw. Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Swětla Ö.N.W.B.	Vgl. S. 123 des Nachtrages VI zum Lokalgütertarife der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1904, Post 97 des Anhanges	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	.		Die im Nachtrage VI Post 97 des Anhanges S. 123 gewährte Frachtbegünstigung			Die fraglichen Transporte müssen zur Einrichtung des neu erbauten Mühlenetablissements der Firma Josef Vodička bestimmt sein
1920 V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.709-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holzdraht aus der Pos. H—17 e) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	a) Deutsch-Landsberg b) Schwanberg (Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn)	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in Görz bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraum eingelagert werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 215 b) 220		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1921	V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 48.491/05	Netolitzer Lokalbahn	Braunkohlenbriketts	Netolitz Stadt	Nakři-Netolitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. a) bei Beförderung von oder Frachtzahlung **für mindestens 10.000 Tonnen pro Jahr;** b) bei Beförderung von oder Frachtzahlung **für mindestens 20.000 Tonnen pro Jahr** für das 10.000 Tonnen übersteigende Quantum: c) bei Beförderung von oder Frachtzahlung **für mindestens 30.000 Tonnen pro Jahr** für das 20.000 Tonnen übersteigende Quantum. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif		a) 140 Heller pro Tonne (1000 kg) b) 120 Heller pro Tonne (1000 kg) c) 100 Heller pro Tonne (1000 kg)		Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen	
1922	V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 9371/02	Buschtěhrader Eisenbahn Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Staubkohle und Staubgrießkohle	Alt-Kladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neu-Kladno, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz	Oberlaa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Ausnahmetarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.ö.St.B. und Lokalbahn Swoleňowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	1262 Heller pro Tonne	1040 Heller pro Tonne	222 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		
1923	V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 13.927/05		Kohlen, mineralische			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller pro Tonne			Im Kartierungswege		
				Brüx (A.T.E.) Brüx (k.k.St.B.)	Villach (St.B.)				1560	1520	40			
				Ossegg Ossegg II	Villach (St.B.)				1600	1560	40			
				Wiesa-Oberleutensdorf	Villach (St.B.)				1580	1540	40			
				Bruch	Villach (S.B.) transit				1580	1540	40			
				Ossegg Ossegg II	Villach (S.B.) transit				1580	1560	20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1924	V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Baumaterialien	allen Stationen der St.E.G.	Lieben St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für die Erweiterung einer Maschinenfabrik in Lieben bestimmt sein. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben			20 Prozent von den Frachtsätzen des Lokalgütertarifes der St.E.G., sowie des Anhanges mit der Beschränkung, daß der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907	
1925	V.-B. Nr. 132 v. 16./XI. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn	Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1906, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmäßige Beförderung einer Zwillings-Hochdruck-Expansions-Lokomobile, welche zur Einrichtung einer neuen Schachtanlage der Mannesmannröhrenwerke in Komotau bestimmt ist und in der Station Komotau (B.E.B.) zur Abgabe kommt, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. November 1904 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermäßigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 133. **Wien, 18. November 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Leiters des k. k. Eisenbahnministeriums, Sektionschefs Wrba, am 8. November 1905 stattgefundenen Vollversammlung wurde zunächst der bereits in Wirksamkeit getretene Winterfahrplan der Wiener Stadtbahn pro 1905/06 nachträglich genehmigt.

Weiters wurden die Berichte über die Prüfung der Betriebsrechnung der Wiener Stadtbahn pro 1904, über die Endabrechnung bezüglich des für die Beteiligung an der Pariser Weltausstellung 1900 bewilligten Kredites, sowie über die Prüfung des Abrechnungselaborates für den Wehr- und Schleusenbau in Nußdorf zur Kenntnis genommen. Vorbehaltlich einiger geringfügiger Richtigstellungen wurde der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, bezw. der Donau-Regulierungskommission für diese Abrechnungen das Absolutorium erteilt.

Für die Errichtung einer Blockhütte in der Haltestelle Stadtpark und für die Verlegung des Stuhlschienen-Oberbaues in der Strecke Meidling-Hauptstraße—Margarethen-Gürtel wurden die erforderlichen Kredite bewilligt.

Von einer Beteiligung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien an der internationalen Mailänder Ausstellung 1906 wurde abgesehen, jedoch die Geneigtheit ausgesprochen, die der Kommission gehörigen Ausstellungsgegenstände über Wunsch anderen Korporationen unter den üblichen Vorbehalten zur Verfügung zu stellen.

Schließlich wurde der Anbringung von Plakaten an den inneren Flächen der Widerlager von Stadtbahnbrücken, sowie dem Verkaufe von entbehrlich gewordenen Inventargegenständen an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zugestimmt.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Eine Enteignung ist als vollzogen anzusehen, wenn die Eisenbahnunternehmung in den Besitz der Grundstücke, deren Abtretung das Enteignungserkenntnis zum Gegenstande hatte, gelangt ist und auf diesen Grundstücken sich der Bau und Betrieb der Bahn unangefochten vollzogen hat.

Die Aufhebung des Enteignungserkenntnisses kann nicht mehr begehrt werden, wenn innerhalb eines Jahres nach dem Eintritte der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses auch nur eines der im § 37 des Enteignungsgesetzes bezeichneten Ereignisse (Vollzug der Enteignung oder Feststellung der Entschädigung) eingetreten ist.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der J. B. in St. gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Oktober 1904, Z. 43.247, betreffend die Aufhebung eines Enteignungserkenntnisses, nach der am 6. September 1905 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit dem Enteignungserkenntnisse vom 19. Juli 1902 hat die Statthalterei in Böhmen zum Zwecke der Herstellung der Lokalbahn von Böhmisch-Leipa über Meistersdorf nach Steinschönau die Enteignung mehrerer der Beschwerdeführerin gehöriger Grundflächen als notwendig erkannt. Dieses Enteignungserkenntnis ist der Beschwerdeführerin im Juli 1902 zugestellt worden und mit dem Tage der Zustellung in Rechtskraft erwachsen. Am 6. Februar 1904 hat Beschwerdeführerin bei der Statthalterei ein Gesuch eingebracht, in welchem sie im Grunde des § 37 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, die Aufhebung des Enteignungserkenntnisses begehrt hat. Diesem Gesuche hat die Statthalterei mit der Entscheidung vom 4. Juni 1904 keine Folge gegeben und gegen die ihren Rekurs gegen diese Entscheidung zurückweisende,

vom Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium erlassene Entscheidung vom 8. Oktober 1904, Z. 43.427, ist die vorliegende Beschwerde gerichtet, in welcher sie diese Entscheidung als gesetzwidrig anficht. Unbestritten ist einerseits, daß die Feststellung der Entschädigung durch Vergleich oder gerichtliche Entscheidung bisher nicht erfolgt ist, anderseits, daß die Bahn im Sommer 1903 unter Benützung der enteigneten Grundflächen erbaut und am 29. August 1903 dem Betriebe übergeben worden ist.

Der Verwaltungsgerichtshof ist bei seiner Entscheidung von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Nach § 37 des zitierten Gesetzes ist die Eisenbahnunternehmung innerhalb eines Jahres nach dem Eintritte der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses, der Enteignete aber nach dem Ablaufe dieser Frist berechtigt, solange die Enteignung nicht vollzogen oder die Feststellung der Entschädigung durch Vergleich oder durch gerichtliche Entscheidung nicht erfolgt ist, die Aufhebung des Enteignungserkenntnisses zu begehren. Beschwerdeführerin legt diese gesetzliche Bestimmung dahin aus, der Enteignete sei nach Ablauf der Frist die Aufhebung des Enteignungserkenntnisses zu begehren berechtigt, sofern auch nur eine der beiden im Gesetze angeführten Umstände — nicht vollzogene Enteignung oder nicht erfolgte Feststellung der Entschädigung — zutrifft, so daß es vorliegendenfalls, da die Feststellung der Entschädigung unbestrittenermaßen nicht erfolgt ist, gar nicht darauf ankomme, ob die Enteignung als vollzogen gelten könne oder nicht und die begehrte Aufhebung schon allein wegen der nicht erfolgten Feststellung der Entschädigung zu bewilligen gewesen sei.

Der Verwaltungsgerichtshof vermochte jedoch diese Auslegung nicht für richtig zu erkennen.

Der Sinn der angeführten Gesetzesstelle ist vielmehr, wie der Gebrauch des Wortes „solange“ schließen läßt, der, daß dem Rechte, die Aufhebung eines Enteignungserkenntnisses zu begehren, zeitliche Schranken gesetzt sein sollen. Nur solange die Enteignung nicht vollzogen oder die Feststellung der Entschädigung nicht erfolgt ist, soll die Eisenbahnunternehmung oder der Enteignete binnen Jahresfrist, bezw. nach Ablauf derselben zu dem Begehren berechtigt sein. Wenn eines der beiden Ereignisse eingetreten ist, soll ihm dieses Recht nicht mehr zustehen. Nicht zwei Bedingungen wollte das Gesetz aufstellen, von denen nur die eine oder die andere erfüllt zu sein braucht, sondern es trifft eine Zeitbestimmung, bei welcher sich das Ende des Zeitraumes nach dem Eintritte des einen Ereignisses oder des anderen zu richten hat.

Aus dieser Erörterung ergibt sich, daß Beschwerdeführerin allein deshalb, weil die Feststellung der Entschädigung nicht erfolgt ist, noch nicht berechtigt ist, die Aufhebung des Enteignungserkenntnisses zu begehren, diese ihre Berechtigung vielmehr auch an die weitere Voraussetzung geknüpft ist, daß die Enteignung nicht vollzogen ist.

Die Beschwerde vermeint nun allerdings, daß die Enteignung als nicht vollzogen gelten müsse; doch mit Unrecht. Die Enteignung muß dann als vollzogen gelten, wenn der Zweck, der mit der Enteignung erreicht werden soll, erfüllt ist. Wenn, wie dies vorliegend geschehen, die Eisenbahnunternehmung in den Besitz der Grundstücke, deren Abtretung das Enteignungserkenntnis zum Gegenstande hatte, gelangt ist und auf diesen Grundstücken unangefochten der Bau und Betrieb der Bahn sich vollzogen hat, so ist eben dasjenige geschehen, was durch die Enteignung bewirkt werden sollte. Es kann demnach nicht daran gezweifelt werden, daß die Enteignung tatsächlich vollzogen worden ist. Die Meinung der Beschwerdeführerin, § 37 des zitierten Gesetzes habe nur den zwangsweisen Vollzug der Enteignung in Gemäßheit der Bestimmung des § 35 des Gesetzes im Auge, nur eine zwangsweise vollzogene Enteignung könne als eine im Sinne des § 37 vollzogene gelten, ist unrichtig. Durch die Bestimmung des § 37 sollen bereits vollzogene Enteignungen vor nachträglicher Anfechtung durch Aufhebung des Enteignungserkenntnisses dadurch geschützt werden, daß das Begehren um Aufhebung an gewisse zeitliche Grenzen geknüpft ist; es läßt sich nun schlechterdings kein Grund dafür auffinden, weshalb dieser Schutz einer Enteignung, die sich im Einverständnisse der Beteiligten vollzog, nicht ebenso zustatten kommen sollte, als einer solchen, zu deren Vollzug Zwangsmaßregeln in Anwendung gebracht werden mußten.

Daß § 37 nicht bloß den zwangsweisen Vollzug der Enteignung im Auge hat, ergibt sich auch aus der Bestimmung des § 35, nach welcher der zwangsweise Vollzug den Nachweis zur Voraussetzung hat, daß die Eisenbahnunternehmung den ihr hinsichtlich der Leistung oder der Sicherstellung der Entschädigung obliegenden Verbindlichkeiten nachgekommen ist.

Da nun § 37 als Bedingung der Aufhebung des Enteignungserkenntnisses auch den Umstand aufstellt, daß die Feststellung der Entschädigung nicht erfolgt ist, ohne welche nach dem Vorgesagten der zwangsweise Vollzug der Enteignung nicht erfolgen kann, wäre es überflüssig gewesen, neben der Feststellung der Entschädigung auch den Nichtvollzug der Enteignung als Bedingung der Aufhebung aufzustellen.

Mit Recht ist daher dem Begehren der Beschwerdeführerin keine Folge gegeben worden.

Auf die von der mitbeteiligten Partei am Tage vor der mündlichen Verhandlung eingebrachte Eingabe, die sich ihrem Inhalte nach als Gegenschrift darstellt und den darin gestellten Antrag auf Ersatz der Kosten des Verfahrens konnte der Verwaltungsgerichtshof keinen Bedacht nehmen.

(Erkenntnis vom 6. September 1905, Z. 9585, cf. E.-M.-Z. 51.853 ex 1905.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Straßenbahnen. (Linie vom Franz Josephs-Quai über die Marienbrücke durch die Lilienbrunngasse und Gredlerstraße zur Taborstraße: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. Oktober die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über das von der Gemeinde Wien-Städtische Straßenbahnen vorgelegte Detailprojekt für eine zweigeleisige, noch nicht konzessionierte, 0·378 km lange Linie vom Franz Josephs-Quai über die Marienbrücke durch die Lilienbrunngasse und Gredlerstraße bis zum Anschlusse an die Linie Taborstraße—Nordwestbahn in der Taborstraße die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschließend an dieselbe die Stationskommission und politische Begehung vorzunehmen. Im Falle eines anstandslosen Kommissionsergebnisses wurde gleichzeitig die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. Dieser Baukonsens wird jedoch erst mit dem Zeitpunkte der Erteilung der Konzession für die gegenständliche Straßenbahnlinie in Rechtskraft erwachsen. E.-M.-Z. 37.430.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Neuhof nach Weseritz. (Projekt für die Versicherung des Uferpfeilers des Miesaviaduktes in km 1·3/4.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. November das von der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen vorgelegte Projekt für die Versicherung des Weseritzer Uferpfeilers des Miesaviaduktes in km 1·3/4 der Lokalbahn Neuhof-Weseritz zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 48.108.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Daudleb nach Rokitnitz. (Detailprojekte für die Mauerwerksanlagen der Objekte in km 0·036, km 0·322 und km 0·405.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. November die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojekte für die Mauerwerksanlagen der offenen Objekte in km 0·036, km 0·322 und km 0·405 der im Baue befindlichen Lokalbahn Daudleb-Rokitnitz zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 50.296.]

Projektierte Drahtseilbahnen in Karlsbad. [Detailprojektsvorlage für die Seilbahnen a) Theatergasse-Helenenhof und b) Marienbaderstraße-Helenenhof: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums über die von der Firma A. Schwalb in Karlsbad namens des Richard Luthrell Pillington Bethell Lord Westbury, Peer des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, vorgelegten Detailprojekte für zwei mit elektrischer Kraft zu betreibende Drahtseilbahnen in Karlsbad, und zwar: a) von der Theatergasse zum Helenenhofe und b) von der Marienbaderstraße zum südlichen Rande des Helenenhof-Plateaus, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Durchführung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung für den 24. November anberaumt. [E.-M.-Z. 53.249.]

Elektrische Straßenbahnen in Reichenberg. (Linie Schützengasse—Ausstellung: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums über das von der Stadtgemeinde Reichenberg vorgelegte Detailprojekt für eine schmalspurige, 0·715 km lange, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Schützengasse in Reichenberg durch die Gebirgs-, Stefans- und Heinrich Liebig-Straße bis zur Ausstellung im Sinne der §§ 3 bis 5 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die Durchführung der Trassenrevision, Stationskommission in Verbindung mit der politischen Begehung für den 21. November anberaumt. [E.-M.-Z. 52.901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Südbahn-Gesellschaft. (Kombinierter Schnellzugs- und Expreßzugsverkehr St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour für die Wintersaison 1905/06.) Vom 18. November 1905 angefangen bis inkl. 24. April 1906 wird ein kombinierter Schnellzugs- und Expreßzugsverkehr St. Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour zweimal wöchentlich kreiert werden. (Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 130 vom 11. November, S. 2781.)

Ausland.

Schweiz. (Betriebseröffnung auf der Teilstrecke Molino nuovo—Vignola der Tramways Lugano.) Die Eröffnung des regelmäßigen Betriebes auf dieser Teilstrecke ist unter Vorbehalten gestattet worden. Die neue Linie hat eine Länge von 0·645 km.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 15. bis 28. November 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

15. Novbr., *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

16. Novbr., *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

17. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Sultan", Kapitän N. Giurovich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

18. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Bosnia", Kapitän E. Seberich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

21. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän P. A. Leva, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

22. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Almissa", Kapitän G. Nicolich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

23. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

24. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Metcovich", Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

25. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Dubrovnik", Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

28. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis", Kapitän S. Cliunak, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 95·—.

Venedig.

16. Novbr., Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich
20. „ Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich
23. „ Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich
27. „ Dampfer „Galatea", Kapitän D. Cosulich

} um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

16. Novb., um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi.

16. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Baron Call", Kapitän G. Bonomo, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

19. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Espero", Kapitän T. Giaia, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Rizeh

21. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Carniolia", Kapitän A. de Petris, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santi Maura und Prevesa.

23. Novbr., um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi.

23. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Castore", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

24. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest—Alexandrien B), Dampfer „Styria", Kapitän G. Burgstaller, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

26. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Euterpe", Kapitän G. Knezevich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh.

28. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Galicia", Kapitän B. Bednarz, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

Ostindien, China und Japan.

27. Novbr., um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Austria", Kapitän R. Colledani, [von Fiume †) am 22. November] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

3. Dezemb., um 4 Uhr nachmittags (direkte Linie Triest—Bombay),**) Dampfer „Imperatrix", Kapitän G. Ghezzo, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

6. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay Winterlinie), Dampfer „Istria", Kapitän C. Tarabocchia, [von Fiume†) am 2. Dezember] mit Berührung von Port Said Suez, Aden, Karachi und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Ellenia", Kapitän . . . . . ., [von Fiume †) am 7. Dezember] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Persia", Kapitän P. Craglietto, [von Fiume †) am 22. Dezember] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Novbr., um 4 Uhr nachmittags, Dampfer „Koerber", Kapitän A. Foresti, [von Fiume †) am 25. November] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

28. Dezemb., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume †) am 25. Dezember] mit Berührung von Brindisii Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoaba, und Durban.

Brasilien.

1. Dezemb., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Urano", Kapitän V. Ivellich, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Nippon" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3999 Tonnen Gehalt ist am 29. September mit 19 Passagieren und 2958 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 2064 Stück Holz in der Ausreise Nr. 9 der Kobè Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 14.036 kg und 58 Stück Holz, Soerabaya 1060 kg Papier, Batavia 5313 kg Ceresin, Suez 589 kg und 6 Stück Holz, Gedda 2173 kg, Port Sudan 468 kg Maschinenteile, Suakin 32 kg Perlen, Aden 7601 kg, Massaua 3105 kg und 2000 Stück Holz, Hodeidah 4319 kg, Karachi 18.182 kg, Bombay 318.006 kg und 5 Pferde, Bassorah 30.152 kg, Bushire 237 kg, Bagdad 1073 kg, Bahrein 5823 kg, Bunder Abbas 240 kg Lampen, Mahomerah 107.195 kg, Cochin 749 kg Kurzwaren, Colombo 131.095 kg, Melbourne 427 kg Porzellanwaren, Sydney 128 kg Knöpfe, Tuticorin 100 kg Papier, Penang 62.633 kg, Singapore 307.049 kg, Soerabaya 84.638 kg, Batavia 46.495 kg, Samarang 58.019 kg, Oleh-leh 347 kg, Macassar 1630 kg Baumwollwaren, Padang 1334 kg, Cheribon 284 kg Metallwaren, Amboino 418 kg Seife, Pontianah 960 kg Papier, Segli 1018 kg, Bandjermasin 1860 kg Papier, Belawan-Deli 4480 kg, Tandjong 20 kg Muster, Amboina 720 kg Perlen, Bangkok 13.376 kg, Saigon 4005 kg, Hongkong 187.594 kg, Manilla 51.602 kg, Canton 335 kg Lederwaren, Hai pong 248 kg Kurzwaren, Shanghae 585.460 kg, Tientsin 26.280 kg, Hanhoro 623 kg Papier, Kiau-choro 1274 kg Papier, Yokohama 373.507 kg, Kobè 414.042 kg und nach Yokohama option Kobè 72.800 kg Zellulose.

— (Abfahrt des Dampfers „Africa" nach Durban.) Dieser Dampfer von 2565 Tonnen Gehalt ist am 28. September mit 72 Passagieren und 575 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 9 der Ostafrika-Linie von Triest nach Durban abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Mombassa 64.459 kg, Zanzibar 37.043 kg, Beira 42.105 kg, Chinde 168 kg Manufakturwaren, Delagoabay 237.918 kg und nach Durban 189.286 kg.

Deutsches Reich. (Eröffnung des Crefelder Rheinhafens.) Am 11. November ist der Crefelder Rheinhafen dem Betriebe übergeben worden.

Rußland. (Neue Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Wie der „Österr.-ungar. Kons.-Korr." aus Odessa berichtet wird, soll mit der nächsten Navigationsperiode eine neue Dampfschiffahrts-Unternehmung „Krimer Kabotage-Dampfschiffahrt" ihre Tätigkeit beginnen. Dieselbe soll den Kabotageverkehr im Schwarzen Meere speziell um die Halbinsel Krim besorgen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Oktober 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	304·08	3865·98	2443·97	1726·09
Roggen	410·01	1065·17	1166·47	308·71
Gerste	48·94	907·00	323·20	632·74
Hafer	202·78	503·28	573·58	132·48
Mais	2119·75	1467·48	1470·22	2117·01
Mehl	1176·89	1331·30	1089·85	1418·34
Wein	5844·80	83·79	450·31	5478·28
Verschiedene . . .	1509·54	2316·34	2364·89	1460·99
Zusammen .	11616·79	11540·34	9882·49	13274·64
Versicherungswert K	427.900	158.600	105.700	480.800

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	22	1	2	21
Versicherungswert K	125.900	3.000	3.300	125.600
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswert K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 2, und Anhang zu Heft 2.

Einführung von Frachtsätzen für Schnittholz.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im Verkehre nach den Stationen Anröchte, Ennigerloh, Gohfeld, Holzhausen-Heddinghausen, Pyrmont, Rietberg-Neuenkirchen und Sennelager nachstehende Frachtsätze für Schnittholz im Kartierungswege in Kraft.

Es ist nachzutragen:

Schnittafel IIb.

Heft 2, Seite	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif B, im Verkehre von: Andrychau, Biala, Bielitz, Chybi, Czechowitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Jeleśnia, Kenty, Kozy, Lobnitz, Lodygowice, Milówka, Pogorsch, Raycza, Saybusch-Żywiec, Skotschau, Sól, Węgierska Górka	Krakau, Krzeszowice, Mogila, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow	Zwardoń	Golleschau, Pruchna und Ustron	den übrigen österr. Stationen
		Für 100 kg in Pfennig				
	Stationen der deutschen Bahnen					
67	Anröchte	284	275	278	278	281
72	Ennigerloh	292	283	286	286	289
74	Gohfeld	269	260	263	263	266
76	Holzhausen-Heddinghausen	276	267	270	270	273
83	Pyrmont	259	250	253	253	256
83	Rietberg-Neuenkirchen . .	281	272	275	275	278
85	Sennelager	274	265	268	268	269

Heft 2, Seite	Zwischen und	Eigentumsbahn	Schnittafel B: Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
183	Anröchte	W.L.E.	890	928	886	—
189	Ennigerloh	W.L.E.	914	952	910	—
190	Gohfeld	Hannover	840	874	836	—
193	Holzhausen-Heddinghausen	Münster	863	897	859	—
200	Pyrmont	Hannover	805	839	801	—
201	Rietberg-Neuenkirchen	W.L.E.	879	917	875	—
202	Sennelager	Münster	855	889	851	—

Anhang Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel Ib	IIb	IIIb
		für 100 kg in Pfennig		
	Stationen der deutschen Bahnen:			
6	Anröchte	*)	*)	*)
9	Gohfeld	*)	*)	*)
9	Holzhausen-Heddinghausen .	*)	*)	*)
11	Pyrmont	*)	*)	*)
12	Rietberg-Neuenkirchen . . .	*)	*)	*)
12	Sennelager	*)	*)	*)

Anhang, Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen								
		Bednarów	Bogdanówka-Kamionka	Bolechów	Borki wielkie	Boryslaw	Brody	Buczacz	Chodorów	Czernowitz
		Für 100 kg in Pfennig								
	Stationen der deutschen Bahnen:									
14	Anröchte	357	365	350	361	350	352	369	350	369
14	Gohfeld	359	367	352	363	352	354	371	352	371
15	Holzhausen-Heddinghausen	365	373	358	369	358	360	377	358	377
15	Pyrmont	347	355	340	351	340	342	359	340	359
16	Rietberg-Neuenkirchen	353	361	346	357	346	348	365	346	365
16	Sennelager	343	351	336	347	336	338	355	336	355

Anhang, Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen									
		Czortków	Dolina	Drohobycz	Hadikfalva	Hatna	Hliboka	Itzkany	Kałusz	Kolomea	Kopyczyńce
		Für 100 kg in Pfennig									
17	Anröchte	369	350	350	369	369	369	379	354	368	369
17	Gohfeld	371	352	352	371	371	371	381	356	370	371
18	Holzhausen-Heddinghausen	377	358	358	377	377	377	387	362	376	377
18	Pyrmont	359	340	340	359	359	359	369	344	358	359
18	Rietberg-Neuenkirchen	365	346	346	365	365	365	375	350	364	365
19	Sennelager	355	336	336	355	355	355	365	340	354	355

Anhang, Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen										
		Krasne	Krechowice	Krościenko	Lemberg	Lemberg-Podzámcze	Lisko-Lukawica	Lubieńce	Maxymówka	Mikuliczyn	Monasterzyska	Morszyn
		Für 100 kg in Pfennig										
20	Anröchte	350	352	350	350	350	350	350	364	369	368	350
20	Gohfeld	352	354	—	352	352	—	352	366	371	370	352
21	Holzhausen-Heddinghausen	358	360	—	358	358	—	358	372	377	376	358
21	Pyrmont	340	342	—	340	340	—	340	354	359	358	340
21	Rietberg-Neuenkirchen	346	348	—	346	346	346	346	360	365	364	346
22	Sennelager	336	338	336	336	336	336	336	350	355	354	336

Anhang, Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen									
		Nadwórna	Nepolokoutz	Ottynia	Ożydów	Podwołoczyska	Posada-Chyrowska	Przemyśl	Rava ruska	Sambor	Skole
		Für 100 kg in Pfennig									
23	Anröchte	365	369	363	350	367	350	350	350	350	350
23	Gohfeld	367	371	365	352	369	—	—	—	—	352
24	Holzhausen-Heddinghausen	373	377	371	358	375	—	—	—	358	358
24	Pyrmont	355	359	353	340	357	—	—	—	340	340
25	Rietberg-Neuenkirchen	361	365	359	346	363	346	346	346	346	346
25	Sennelager	351	355	349	336	353	336	336	336	336	336

Anhang, Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen										
		Stanislau	Starzawa	Stryj	Synowódzko wyżne	Tarnopol	Tarnowica leśna	Tartarów	Tłumacz-Palahicze	Ustrzyki	Volksgarten	Worochta
		Für 100 kg in Pfennig										
26	Anröchte	359	350	350	350	359	364	369	362	350	369	369
26	Gohfeld	361	—	352	352	361	366	371	364	—	371	371
27	Holzhausen-Heddinghausen	367	—	358	358	367	372	377	370	—	377	377
27	Pyrmont	349	—	340	340	349	354	359	352	—	359	359
27	Rietberg-Neuenkirchen	355	346	346	346	355	360	365	358	346	365	365
28	Sennelager	345	336	336	336	345	350	355	348	336	355	355

Anhang, Seite	Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen					
		Woronienka	Wygoda	Zabłotce	Zadwórze	Zborów	Zloczów
		Für 100 kg in Pfennig					
29	Anröchte	369	359	350	350	352	350
29	Gohfeld	371	361	352	352	354	352
30	Holzhausen-Heddinghausen	377	367	358	358	360	358
30	Pyrmont	359	349	340	340	342	340
30	Rietberg-Neuenkirchen	365	355	346	346	348	346
31	Sennelager	355	345	336	336	338	336

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.223/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1904.

Einbeziehung der Station Popråd-Felka in den Ausnahmetarif II.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für die Beförderung von Artikeln des Ausnahmetarifes II laut Nomenklatur der Güterklassifikation des obgenannten Tarifes bei Aufgabe als Frachtgut:

a) in Mengen unter 5000 kg,

b) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen,

c) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen,

sowie bei Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft.

Von	Nach		pro 100 kg in Heller
Popråd-Felka	Brody (Bhf.) trs.	a)	220
		b)	181
		c)	156
	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	a)	130
		b)	106
		c)	91
	Nadbrzezie Landungsplatz trs.	a)	232
		b)	182
		c)	156
	Nowosielitza (Bhf.) trs.	a)	258
		b)	212
		c)	184
	Podwołoczyska (Bhf.) trs.	a)	240
		b)	197
		c)	171

Wien, am 15. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.171/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1743]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Festsetzung einer Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für nach Wien Nordbahnhof bestimmte Kohlen- und Kokssendungen.

Wegen Eintrittes außergewöhnlicher Verhältnisse im Kohlenverkehre wird für Sendungen von Kohle und Koks nach Wien Nordbahnhof im Sinne des § 63, Abs. (3), Z. 2, des Betriebsreglements und des § 6, Abs. 3, Z. 2, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine sechstägige Zuschlagsfrist zu der reglementarischen Lieferfrist sowohl für den internen, als auch den internationalen Verkehr festgesetzt, gültig bis auf weiteres für die ab 9. November 1905 (einschließlich) zur Aufgabe gebrachten Sendungen der eingangs erwähnten Art.

Durch anderweitige Kundmachungen festgesetzte, auf diese Sendungen anwendbare Lieferfristzuschläge bleiben aufrecht.

Wien, im November 1905.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1744]

Zusammenstellung von Frachtsätzen für die frachtgutmäßige Beförderung von Kohlen, mineralischen, im Lokalverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen, gültig vom 1. Jänner 1902.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swoleňowes-Smečna, gültig vom 1. Jänner 1902.

Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, gültig vom 1. Jänner 1901.

Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904.

Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904.

Erhöhung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 werden die in obgenannten Tarifen enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der Strecke Wels — Aschach a. d. D. der Welser Lokalbahnen um folgende Beträge erhöht:

		pro Tonne
Nach Breitenaich	um	20 Heller
„ Eferding	„	30 „
„ Aschach a. d. D.	„	50 „

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.202/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1745]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.
Tarif, Teil III, Heft 1, vom 1. Dezember 1898.
Tarif, Teil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1903.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in den obenbezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Aschach a. d. D., Breitenaich und Eferding treten mit 31. Dezember 1905 — vorläufig ohne Ersatz — außer Kraft.

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.072/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1746]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Abänderung des vom 1. Jänner 1904 gültigen Anhanges zum Lokalgütertarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifarischen Durchführung, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird der im Anhange zum Lokalgütertarife sub Position 2 für Mineralkohle und Steinkohlenkokes ab Dombrau nach Oderberg loko enthaltene Frachtsatz von 46 Heller auf 50 Heller und derjenige von Dombrau nach Karwin Kokesanstalt von 48 Heller auf 50 Heller pro Tonne à 1000 kg erhöht.

Budapest, am 13. November 1905. Ks.Od. Z. 52.258/05.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1747]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines neuen temporären Anhanges, sowie eines Nachtrages I zum Lokalgütertarife, Teil II, vom 1. November 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 treten zu dem ab 1. November 1904 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, folgende Behelfe in Kraft, und zwar:

a) Ein neuer, bis auf Widerruf gültiger temporärer Anhang, welcher ermäßigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Verkehrsrelationen enthält; hierdurch wird der gleichnamige Anhang vom 1. Mai 1900 samt Nachträgen I bis III aufgehoben;

b) ein Nachtrag I, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, und

c) ein Berichtigungsblatt zum Nachtrag I.

Exemplare dieser Tarifbehelfe werden rechtzeitig bei der General-Direktion und in den größeren Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, und zwar ad a) und b) zum Preise von je 30 Heller pro Stück und ad c) kostenlos erhältlich sein.

Prag, am 14. November 1905.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1748]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen für Schilf, Rohr und Rohrdecken.

Für Schilf, Rohr- und Rohrdeckensendungen von den unten benannten Stationen nach Cottbus treten bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief ab 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmäßigen Durchführung, spätestens aber bis Ende Jänner 1906, nachstehende Kartierungssätze in Kraft, und zwar:

Von	Pfennig pro 100 kg
Balaton-Szt. György	186
Fonyód-Füredtelep	203
Szántód	192

Die im Tarife, Teil II, Heft 1, des genannten Verbandes für obige Relationen aufgenommenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 18 werden gleichzeitig außer Kraft gesetzt.

Budapest, am 14. November 1905. Ks.Od. Z. 52.180/05.

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1749]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist für Güter in der Station Wien.

Wegen außergewöhnlicher Güteranhäufung und Überfüllung der Gütermagazine und Lagerplätze wird, vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements vom 18. November 1905 angefangen bis auf weiteres in der Station Wien die tarifmäßige lagergeldfreie Abnahmefrist für Güter auf zwei Tage herabgesetzt.

Wien, am 17. November 1905.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1750]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), die zum Übergange über Wien Nordbahnhof oder Wien Donauuferbahnhof auf die k. k. Staatsbahnlinien bestimmt sind).

Die infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse für die Zeit ab 8. November 1905 festgesetzte sechstägige Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), die zum Übergange über Wien Nordbahnhof oder Wien Donauuferbahnhof auf die k. k. Staatsbahnlinien bestimmt sind, tritt im internen und im internationalen Verkehre mit 16. November 1905 außer Wirksamkeit.

Diese Zuschlagsfrist findet somit auf alle nach dem 16. November 1905 zur Aufgabe gelangten Sendungen nicht mehr Anwendung.

Wien, am 16. November 1905.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1751]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 16 für Koks.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Ermelinghof (E.-D.-B. Münster) in den Ausnahmetarif Nr. 16 für Koks mit den für die Station Unna-Königsborn gültigen Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.110/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1752]

Direkter Güterverkehr zwischen den k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Neuauflage des Tarifes, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Dezember 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 tritt der bisherige Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Dezember 1901, außer Kraft und eine Neuauflage desselben in Wirksamkeit.

Der neue Tarif, Teil II, Heft 1, enthält Abänderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, welche zum Teile schon im Kundmachungswege verlautbart wurden, insbesondere auch eine Erhöhung der Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Lokalbahn Wels-Aschach a. d. Donau.

Exemplare des neuen Tarifes, Teil II, Heft 1, sind zum Preise von K 1 pro Stück bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 16. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.342/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch im Namen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1753]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Künstlicher Eisenbahnverband.

Aufhebung von in diversen Tarifbehelfen nach und von Stationen der Linie Wels—Aschach a. d. Donau bestehenden Eil- und Frachtsätzen, bezw. auch Berichtigung von Eil- und Frachtsätzen nach und von Stationen der Linien Wels—Grünau und Sattledt—Unter-Rohr.

Infolge Einführung eines neuen vom 1. Jänner 1906 gültigen Tarifes für die Welser Lokalbahnen treten mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 nachstehende Tarifänderungen ein:

A. In den Kartierungsfrachtsätzen nach und von

1. Hütteldorf-Hacking transit;
2. Wien-Nordwestbahnhof transit;
3. Wien-Nordbahnhof transit;
4. Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit;
5. Wien St.E.G. transit.

B. In dem Stationstarife nach und von Wien II (K.F.J.B.) sind die im Schnitte B im Verkehre mit Stationen der Linie Wels—Aschach a. d. Donau aufgeführten Eil- und Frachtsätze wie folgt abzuändern:

Schnitt B

Kilometer	Von oder nach	Eilgut			Frachtgut												
					Klasse				Ermäßigte Wagenladungsklassen								
					I	II	I und II		A		B	C	Spezialtarif			Ausnahmetarif	
					bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für Mengen												
					unter 5000 kg		von mindestens										
		gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes			5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg			1	2	3	I	II
							für den Wagen										
		Frachtsätze für 100 kg in Heller															
28	Aschach a. d. Donau .	104*)	64*)	58*)	58	45	39	39	39	36	30	25	28	26	20	25	18
15	Breitenaich	65*)	38*)	35*)	35	28	25	25	25	23	20	17	19	18	15	17	13
20	Eferding	80*)	48*)	44*)	44	34	30	30	30	28	24	20	22	21	17	20	15

*) In den Kartierungsfrachtsätzen nach und von Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit entfallen die Sätze für gewöhnliches, ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut.

C. In den Kartierungsfrachtsätzen von oder nach a) Ischl und b) Salzburg sind die Frachtsätze nach und von Aschach a. d. Donau, Breitenaich und Eferding durch nachstehende Sätze zu ersetzen:

a) Nach oder von Ischl.

Kilometer	Von oder nach	Eilgut			Klasse				Ermäßigte Wagenladungsklassen								
					I	II	I und II		A		B	C	Spezialtarif			Ausnahmetarif	
					unter 5000 kg		von mindestens										
		gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes			5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg			1	2	3	I	II
					für den Frachtbrief		für den Frachtbrief und Wagen										
		Frachtsätze für 100 kg in Heller															
103	Aschach a. d. Donau .	357	159	153	153	126	117	113	97	91	75	61	72	62	53	58	38
90	Breitenaich	318	133	130	130	109	103	99	83	78	65	53	63	54	48	50	33
95	Eferding	333	143	139	139	115	108	104	88	83	69	56	66	57	50	53	35

b) Nach oder von Salzburg.

Kilometer	Von oder nach	Eilgut			Klasse				Ermäßigte Wagenladungsklassen							
					I	II	I und II		A		B	C	Spezialtarif			Ausnahmetarif	
					unter 5000 kg für den Frachtbrief		von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen							
		gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes									1	2	3	I	II
		Frachtsätze für 100 kg in Heller															
129	Aschach a. d. Donau .	453	195	189	189	156	146	140	117	110	91	70	86	71	60	65	44
116	Breitenaich	414	169	166	166	139	132	126	103	97	81	62	77	63	55	57	39
121	Eferding	429	179	175	175	145	137	131	108	102	85	65	80	66	57	60	41

D. In dem Stationstarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen für die Stationen Divača, Graz (S.B.) Klagenfurt etc. sind auf Seite 110 sub e) und f) die aufgeführten Frachtsätze wie folgt abzuändern:

Kilometer	Von oder nach	Eilgut			Frachtgut												
					Klasse		Wagenladungsklassen										
										Spezialtarife			Ausnahmetarife				
															III		
		gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes	I	II	A	B	C	1	2	3	I	II	a	b	c
		Frachtsätze in Heller pro 100 kg															
	e) Wels-Aschach a. d. Donau. Wels transit																
28	Aschach a. d. Donau . .	104	64	58	58	45	39	30	25	28	26	20	25	18	39	39	36
15	Breitenaich	65	38	35	35	28	25	20	17	19	18	15	17	13	25	25	23
20	Eferding	80	48	44	44	34	30	24	20	22	21	17	20	15	30	30	28
	f) Wels — Unter-Rohr. Wels transit																
24	Kremsmünster-Stift . .	92	56	51	51	40	34	27	22	25	23	19	22	17	34	34	32
15	Sattledt	65	38	35	35	28	25	20	17	19	18	15	17	13	25	25	23
8	Steinhaus bei Wels . .	44	24	22	22	19	17	14	13	14	13	12	13	10	17	17	16
32	Unter-Rohr	116	72	66	66	50	43	34	27	30	28	22	27	20	43	43	40
2	Wels L.B.	44	24	22	22	19	17	14	13	14	13	12	13	10	17	17	16

Die Durchführung in den vorbezeichneten Tarifbehelfen wird gelegentlich Herausgabe der bezüglichen Nachträge erfolgen.

Wien, am 17. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.886/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgütertarif.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, 2 und 3.

Zu den unten näher bezeichneten Gültigkeitsterminen treten in Wirksamkeit:

1. der Nachtrag III zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1;
2. der Nachtrag II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2;
3. der Nachtrag III zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3.

Diese Nachträge enthalten Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag III zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, enthält überdies einen neuen Tarif für die Welser Lokalbahnen (Wels-Aschach a. d. Donau, Wels-Grünau und Sattledt—Unter-Rohr), sowie einen Tarif für die Lokalbahn Reutte-Schönbichl.

Die Gültigkeit der vorangeführten Nachträge beginnt:

ad 1. und 2.: mit 1. Dezember 1905 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit 15. Jänner 1906;

ad 3.: mit 1. Dezember 1905 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit 1. Jänner 1906; rücksichtlich des Tarifes für die Lokalbahn Reutte-Schönbichl jedoch vom Tage der Betriebseröffnung derselben.

Rücksichtlich der Linie Wels—Aschach a. d. Donau tritt eine Erhöhung der Frachtsätze insofern ein, als auf derselben das gleiche Barême wie auf den Linien Wels—Grünau und Sattledt—Unter-Rohr mit 1. Jänner 1906 zur Einführung gelangt.

Durch den neuen Tarif der Welser Lokalbahnen wird mit 1. Jänner 1906 der bisherige im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, in der I. Abteilung enthaltene gleichnamige Tarif Nr. 21 außer Kraft gesetzt.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar die Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2 zum Preise von 40 Heller, der Nachtrag zum Tarifhefte 3 zum Preise von 60 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.886/05.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1755]

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Anhang zu den Tarifen, Teil II, gültig vom 1. Jänner 1903.

Abänderung eines Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 ist der unter Post-Nr. 103 des obbezeichneten Anhanges für Zucker der Pos. Z—8 a (d. i. Z—15 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I) von Olmütz Stadt k.k.St.B. nach Krakau K.F.N.B. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen vorgesehene Frachtsatz von 118 Heller auf 155 Heller pro 100 kg abzuändern.

Wien, am 16. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.408/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch namens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1756]

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904.

Am 1. Dezember 1905 tritt der obengenannte Tarifnachtrag in Wirksamkeit, welcher Berichtigungen und Ergänzungen des allgemeinen Klassentarifes und einiger Ausnahmetarife, sowie die neuen Ausnahmetarife Nr. 38 (Elektrodenkohlen) und Nr. 39 (Stein- und Braunkohlen etc.) enthält.

Wien, am 16. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.060/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1757]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Ausnahmetarif 20 des obgenannten Tarifes enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Aschach a. d. D., Breitenaich und Eferding treten mit 31. Dezember 1905 — vorläufig ohne Ersatz — außer Kraft.

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.238/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1758]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe ganzjähriger Zeitkarten für die elektrische Straßenbahn Mödling-Hinterbrühl.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 gelangen für die elektrische Straßenbahn Mödling-Hinterbrühl Zeitkarten mit Gültigkeit für ein ganzes Kalenderjahr zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

Mödling—Vorderbrühl . . . . K 80·—
Mödling—Hinterbrühl . . . . K 120·—

Diese Zeitkarten berechtigen zu beliebig oftmaliger Fahrt während des Geltungstermines.

Die Bestellung kann bei der Station Mödling oder Wien S.B. gegen Beibringung der Photographie des Inhabers in Visitformat und gegen Erlag einer Bestellgebühr von K 6·— erfolgen, welche bei Behebung der Zeitkarte eingerechnet wird.

Für die Ausfertigung bleibt ein Zeitraum von 10 Tagen vorbehalten.

Wien, am 14. November 1905.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1759]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil III, Heft 1, vom 1. November 1902.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im obenbezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Aschach a. d. Donau und Eferding treten mit 28. Februar 1906 — vorläufig ohne Ersatz — außer Kraft.

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.194/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1760]

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1905.
Tarif, Teil III, Heft 1, vom 1. Juli 1904.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 28. Februar 1906 treten die in den obengenannten Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Aschach a. d. Donau, Breitenaich und Eferding — vorläufig ohne Ersatz — außer Kraft, nämlich:

1. Im Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1905:
a) Im Ausnahmetarif 4 (Obst, frisches) die Anstoßtaxen für Eferding;
b) im Ausnahmetarif 6 (Kartoffeln) die Stationstarife für Aschach a. d. Donau und Eferding;
c) im Ausnahmetarif 20 (Heu und Stroh) die Stationstarife für Breitenaich und Eferding.

2. Im Tarife, Teil III, Heft 1, vom 1. Juli 1904 die Schnittfrachtsätze und die Stationstarife für Aschach a. d. Donau und Eferding.

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.149/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1761]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Ab 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Densborn der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken im Verkehre mit Hohenberg, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, und Mürzzuschlag, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, in den Ausnahmetarif Nr. 27 für Schleif- und Wetzsteine, grobe, aufgenommen. Die Frachtsätze betragen:

	Mark für 100 kg
Densborn—Hohenberg	2·24
Densborn—Mürzzuschlag	2·53

Wien, am 14. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.106/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905. [1762]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsbeschränkungen auf österreichischen Eisenbahnen.

(Ab 1. Oktober 1905.)

a) K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einstellung der Annahme von via Brüx k.k.St.B. bestimmten Sendungen.

Wegen außergewöhnlicher Verkehrsschwierigkeiten in der Station Brüx wurde am 2. November 1905 die Annahme von Sendungen, die zum Übergang auf die k. k. österr. Staatsbahnen in der Station Brüx bestimmt waren, in allen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn eingestellt.

Diese Beschränkung wurde am 5. November 1905 wieder aufgehoben.

b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Wegen der zeitweiligen Sistierung der Aufnahme von nach Prag loko, bezw. transit bestimmten Sendungen siehe sub g), 3. (Vrds.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1671] und Nr. 132 vom 16. November [1741].)

c) K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und Entladefrist und Erhöhung des Lagergeldes in der Station Meran.

Hinsichtlich der Station Meran wurde mit Gültigkeit vom 30. September 1905 für Frachtgüter:

1. die lagergeldfreie Abnahmefrist auf zwei Tage;
2. die Entladefrist auf acht Tagesstunden herabgesetzt und
3. das nach Ablauf der lagergeldfreien Zeit zu entrichtende Lagergeld auf acht Heller für 100 kg und einen Tag erhöht. (Vrdgs.-Bl. Nr. 113 vom 30. September [1431].)

Die Gültigkeitsdauer dieser Maßnahmen wurde laut Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 119 vom 14. Oktober [1510] mit 31. Oktober 1905 begrenzt, doch laut Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 127 vom 4. November [1634] bis zum 15. November 1905 verlängert.

d) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Gültigkeit vom 24. Oktober 1905 bis längstens 24. Dezember 1905 wurden die Ladefristen in allen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn mit Ausnahme der Station Prag (Smichow) für mineralische Kohle, Kalksteine, Ziegel, Bruchsteine, Rübe, Rübenschnitte und Kalkschlamm auf sechs Tagesstunden herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 117 vom 10. Oktober [1491].)

e) K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

1. Kürzung der lagergeldfreien Zeit in der Station Floridsdorf.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 wurde für in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter in Wagenladungen die lagergeldfreie Abnahmefrist, sofern sie tarifmäßig über 24 Stunden beträgt, für die Station Floridsdorf auf zwei Tage herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 118 vom 12. Oktober [1493] und Nr. 122 vom 21. Oktober [1568].)

2. Kürzung der lagergeldfreien Zeit in Mähr. Ostrau-Oderfurt.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1905 wurde für die Station Mähr. Ostrau-Oderfurt für in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter in Wagenladungen die lagergeldfreie Abnahmefrist, sofern sie tarifmäßig über 24 Stunden beträgt, auf zwei Tage herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 120 vom 17. Oktober [1540] und Nr. 126 vom 31. Oktober [1620].)

3. Beschränkung der Güteraufnahme.

Infolge Zurückhaltung von Güterwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Gebieten, in denen sich Verkehrshemmungen ergeben haben, werden vom 7. November 1905 an bis auf weiteres Gütersendungen nur zur einstweiligen Verwahrung bis zur möglichen Beförderung angenommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1663].)

4. Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien K.F.N.B.

Mit Gültigkeit vom 11. November 1905 wurde für die Station Wien K.F.N.B. die lagergeldfreie Abnahmefrist für die in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Frachtgüter, sofern diese Frist mehr als 24 Stunden beträgt, auf zwei Tage herabgesetzt mit der Maßgabe, daß bei den vormittags zur Avisierung gelangenden Sendungen der Tag der Avisierung, bei den nachmittags avisierten der folgende Tag und endlich bei nicht zu avisierenden Gütern der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag zu zählen ist. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1667].)

5. Beschränkung der Güteraufnahme.

Wegen Einschränkung der Güterübernahme durch die Südbahn wurde vom 13. November 1905 angefangen die Annahme von Eil- und Frachtgütern, mit Ausnahme von lebenden Tieren und leicht verderblichen Gegenständen, zur Beförderung nach Stationen der Südbahn und darüber hinaus eingestellt. Ebenso wurden vom 13. November 1905 angefangen solche Güter mit den bezeichneten Ausnahmen seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von den Anschlußbahnen nicht übernommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1720].)

6. Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes für mineralische Kohle und Koks in der Station Wien K.F.N.B.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 bis auf weiteres wurde:

1. Die lagergeldfreie Abnahmefrist für mineralische Kohle und Koks auf zwei Tage herabgesetzt mit der Maßgabe, daß bei den vormittags zur Avisierung gelangenden Sendungen der Tag der Avisierung, bei den nachmittags avisierten der folgende Tag, bei den nicht zu avisierenden der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag mitzählt;

2. daß nach Ablauf der lagergeldfreien Abnahmefrist zu entrichtende Lagergeld für mineralische Kohle und Koks auf 3 Heller pro 100 kg und einen Tag erhöht. (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1709].)

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

1. Beschränkte Annahme von Gütersendungen nach Triest.

Wegen außergewöhnlich starken Güterandranges in Triest werden vom 8. November 1905 angefangen, mit Ausnahme von Eilgütern, lebenden Tieren, Bier, leicht verderblichen Gütern und für Triest-Freihafen Südbahn oder Triest-Freihafen k. k. Staatsbahn bestimmten Zuckersendungen, alle Güter nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn, Triest-Freihafen Südbahn und Triest-Freihafen k. k. Staatsbahn nur zur einstweiligen Verwahrung bis zur möglichen Beförderung übernommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1700].)

2. Kürzung der Ladefristen und der lagergeldfreien Zeit in der Station Wien-Matzleinsdorf.

Wegen Güteranhäufung in der Station Wien-Matzleinsdo f wurden mit Gültigkeit vom 16. November 1905 die Entladefrist auf zwölf Stunden und die lagergeldfreie Abnahmefrist auf zwei Tage herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1740].)

3. Einstellung der Güteraufnahme in Wien-Matzleinsdorf.

Am 13. November 1905 wurde die Aufnahme von Frachtgütern, ausgenommen lebende Tiere, Bier und leichtverderbliche Sendungen, in der Station Wien-Matzleinsdorf eingestellt. Diese Beschränkung wurde am 16. November 1905 aufgehoben.

g) K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Kürzung der Ladefristen und Erhöhung des Lagergeldes in der Station Lemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf weiteres wurden für die Station Lemberg die Ladefristen auf sechs Tagesstunden herabgesetzt und das Lagergeld für Abgabsgüter um 50 Prozent erhöht. (Vrdgs-Bl. Nr. 113 vom 30. September [1439].)

2. Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1905 wurden die Ladefristen, welche für den Bereich einzelner k. k. Staatsbahn-Direktionsbezirke bereits unter einem früheren Datum gekürzt worden waren, auf sämtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (ausgenommen die dalmatinischen) auf sechs Tagesstunden herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 118 vom 12. Oktober [1505].)

3. Beschränkung der Güterannahme. (Verlautbarung gemeinsam mit der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.)

Wegen Überfüllung der Prager Bahnhöfe wurde am 6. November 1905 die Annahme von Frachtgütern aller Art, die nach Prag St.B. (K.F.J.B.) loko und Prag B.N.B. loko bestimmt waren oder die ausschließlich über Prag St.B. (K.F.J.B.) oder Hrabowka oder Prag (Smichow) B.E.B. instradierten, eingestellt. Ausgenommen waren Eilgüter, lebende Tiere und Lebensmittel. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1671]).

Diese Beschränkung wurde am 13. November aufgehoben. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1741].)

4. Einstellung der Güteraufnahme nach Pilsen loko.

Wegen Überfüllung der Pilsener Bahnhöfe wurde am 8. November 1905 auf die Dauer von vier Tagen die Annahme von Frachtgütern aller Art nach Pilsen loko eingestellt. Ausgenommen hiervon sind Eilgüter, lebende Tiere, Lebensmittel und Kohle. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1647]).

5. Beschränkung der Güteraufnahme im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Wegen außerordentlicher Güteranhäufung werden mit Gültigkeit vom 9. November 1905 angefangen in den Stationen des Amtsbereiches der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg Güter mit Ausnahme von lebenden Tieren und leicht verderblichen Gegenständen nur in einstweilige Verwahrung bis zur möglichen Beförderung angenommen. (Vrdgs-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1717].)

6. Kürzung der lagergeldfreien Zeit in der Station Wien 1 (K.E.B.).

Vom 13. November 1905 an wurde die lagergeldfreie Zeit für die in der Station Wien I (K.E.B.) zur Abgabe gelangenden Frachtgüter auf zwei Tage herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1726].)

7. Kürzung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes in den Stationen der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Mit Gültigkeit vom 14. November 1905 wurde in allen Stationen des Amtsbereiches der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau

1. die lagergeldfreie Abnahmefrist für bahnseits zu entladende Güter auf zwei Tage herabgesetzt,

2. das nach Ablauf der lagergeldfreien Zeit tarifmäßig zu entrichtende Lagergeld um 100 Prozent erhöht. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1738].)

h) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Wirksamkeit vom 11. Oktober 1905 bis längstens Ende Dezember 1905 wurden die Ladefristen auf sechs Tagesstunden herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 117 vom 10. Oktober [1488].)

2. Beschränkung der Güteraufnahme.

Mit Rücksicht auf den durch die außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse herbeigeführten Wagenmangel werden in den Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 16. November 1905 angefangen bis auf weiteres im Bedarfsfalle Güter nur in einstweilige Verwahrung bis zur möglichen Beförderung angenommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November.)

Verkehrsstörungen und Behebung einer solchen.

6. November. Wegen Dammrutschung in der Strecke Montona—Visinada der Lokalbahn Triest-Parenzo war der Gesamtverkehr von Zug 715 bis Zug 753 in obbezeichneter Strecke eingestellt.

16. November. Infolge Lehnenrutschung zwischen den Stationen Ulmerfeld und Hilm-Kematen der Strecke Amstetten—Klein-Reifling wurde der Güterverkehr in dieser Strecke auf die voraussichtliche Dauer von drei Tagen eingestellt. Die Schnellzüge Nr. 1001, bezw. 1002 werden über die Hilfsroute Salzburg—Bischofshofen und die Schnellzüge Nr. 901, bezw. 902 über die Hilfsroute St. Valentin—Klein-Reifling geleitet.

Der übrige Personen- und Gepäckverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Übertragen an der Unfallstelle aufrecht erhalten.

Für den Güterverkehr wird der Hilfsweg St. Valentin—Klein-Reifling bestimmt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Zur Beförderung nach Stationen der Südbahn und darüber hinaus bestimmte Güter werden ab 16. November 1905 in Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wieder angenommen.

Ebenso werden solche Güter seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von den Anschlußbahnen ab dem gleichen Tage wieder übernommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Beschränkung der Annahme von Kohlen- und Kokssendungen nach Wien K.F.N.B.) Wegen Überfüllung der Kohlenlagerplätze in der Station Wien K.F.N.B. wird die Annahme von Kohlen- und Kokssendungen für Wien K.F.N.B. vom 17. November 1905 an für vorläufig sieben Tage eingestellt.

Noch vor dem 17. November aufgelieferte Sendungen werden abbefördert und auch von den Anschlußbahnen übernommen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Bau-Ausschreibung

für die

Herstellung der Hochbauarbeiten anläßlich der Wasserstationserweiterung in der Station Schlan der Linie Prag—Moldau.

In der Station Schlan der Linie Prag—Moldau wird die Wasserstation erweitert werden, und gelangen die einschlägigen Hochbauarbeiten in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung zur Vergebung. Die Baukosten sind auf rund K 25.500 veranschlagt. Das Vadium beträgt K 1500.

Die Bedingnisse und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag (Abteilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse Nr. C. 1564/II, während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens **5. Dezember 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet statt zwei Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzutun vermögen, und daß sich des weiteren die k. k. Staatsbahnverwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Offert-Ausschreibung.

Für ein nächst der Station Wittmannsdorf zur Errichtung gelangendes zweistöckiges Wohngebäude für Bahnbedienstete sollen die hierbei erforderlichen Hochbauarbeiten im approximativen Gesamtkostenbetrage von K 106.000 im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen bezüglich der Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, das Offertformular, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, die Baubeschreibung und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien (Westbahnhof, Administrationsgebäude, 3. Stock, Abteilung für Bahnerhaltung und Bau) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind spätestens am **11. Dezember 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzureichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der ihnen zu übertragenden Arbeiten darzutun vermögen, daß weiters die k. k. Staatsbahnverwaltung diese Offertverhandlung **ohne das Obligo, von irgend einem der Angebote Gebrauch machen zu müssen,** einleitet und schließlich, daß sie sich das Recht vorbehält, über die Annahme oder Ablehnung der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Offerte unberücksichtigt zu lassen.

Wien, im November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Kundmachung

betreffend die

Ausschreibung der Konfektionierung von Dienstuniformen für die Dienerkategorie.

Für den Amtsbezirk der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen wird für die Dauer der Jahre 1906 und 1907 die Konfektionierung der Uniformen für die Dienerkategorie im öffentlichen Offertwege an geeignete Unternehmer vergeben.

Die Konfektionierung der vorbezeichneten Uniformen beschränkt sich einzig und allein auf den Arbeits- oder Macherlohn inklusive Zuschnitt und Beigabe des kleinen Zubehöres, als: Zwischen- und Steifleinen, Kaliko, Endeln, Zugbänder, Watte, Blech-, Horn- und Beinknöpfe, Hafteln, Schnallen und blaue Harrasbörteln.

Sämtliche Oberstoffe (in dem vom Offerenten angesprochenen Ausmaße), die wichtigsten Futterstoffe und sonstigen Zubehörsorten werden dem Ersteher der Konfektionierungsarbeiten von der Bahnanstalt nach einem bestimmten Normalausmaße übergeben.

Der Ausweis über den approximativen Bedarf während der zweijährigen Lieferungsperiode, ferner die allgemeinen und speziellen Lieferungsbedingnisse, das Offertformular (Preisverzeichnis) mit Anforderung der Oberstoffe, endlich das Normale über das Materialausmaß der wichtigsten Futterstoffe und des sonstigen Zubehöres können in der Abteilung 2 für Rechts- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten der obgenannten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen und unentgeltlich behoben werden.

Die Musterkleidungsstücke können bei der k. k. Material-Magazinsleitung in Pilsen besichtigt werden.

Das Offert (Preisverzeichnis) nebst Angabe des angesprochenen Oberstoffausmaßes ist eigenhändig zu unterschreiben und mit einer Stempelmarke von 1 Krone pro Bogen zu versehen und versiegelt beim Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen bis längstens **30. November 1905, 12 Uhr mittags,** mit der Aufschrift „Offert auf Uniform-Konfektionierung" einzureichen.

Die kommissionelle Offerteröffnung, welcher die Offerenten beiwohnen können, findet am 1. Dezember 1905, 2 Uhr nachmittags, statt.

Pilsen, im November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1926	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 122.123/05	Getreide	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Raspenau	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen von ungarischen Stationen in Reichenberg (S.N.D.V.B.) einlangen und daselbst innerhalb vier Wochen nach Friedland i/B. oder Raspenau zur Neuaufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen der Transporte in Reichenberg hat auf Kosten der Partei zu erfolgen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	29 Heller	25 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Reichenberg (S.N.D.V.B.), sowie der auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden korrespondierenden Duplikat-Frachtbriefe über die Weiterbeförderung von Reichenberg (S.N.D.V.B.) nach Friedland i/B. oder Raspenau bis längstens Ende Februar 1907. Das Zugeständnis gilt auch für Stationen der Lokalbahnen: Raspenau-Weißbach, Friedland-Hermsdorf und Friedland-Heinersdorf.	Die Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist in den Frachtsätzen bereits inbegriffen.
					Friedland i/B.				35 Heller	25 Heller	10 Heller			

1927 — V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905 — **Österr. Nordwestbahn** Z. 122.125/05

Auflassung der Manipulationsgebühr für Güter der Klassen I, II und A beim Weitertransporte von Wien (Nordwestbahnhof) loko.

Vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906 wird für Güter der Klassen I, II und A, welche von nördlich Langenzersdorf gelegenen Stationen in Wien (Nordwestbahnhof) anlangen und nach erfolgter Abladung mit neuen Frachtbriefen nach Wien (Donaukaibahnhof) oder nach Wien (Praterkai) weiter dirigiert werden, die zugunsten der Österr. Nordwestbahn eingehobene Manipulationsgebühr von 16 Heller pro 100 kg rückvergütet, und zwar gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, mit welchen diese Sendungen in Wien (Nordwestbahnhof) angelangt sind, und der korrespondierenden Aufgabs-Rezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate über deren Weitersendung, bis längstens Ende Februar 1907.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
1928	V.-B Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische	Karwin	Wsetin	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn — Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1901	640	584	56	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlaß wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere				Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	656	600	56			
1929	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische	Karwin	Rožnau	Aufgabe als Frachtgut und Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf,** längstens jedoch bis **Ende Dezember 1906**	Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn — Kaiser Ferdinands - Nordbahn vom 1. Februar 1901	598	538	60	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlaß wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Mähr. Ostrau-Oderfurt				Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	614	554	60			
				sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere					614	554	60			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1930	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Hrachowetz	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 750 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	566 Heller für 1000 kg	482 Heller für 1000 kg	84 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	
1931	V.-Bl. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Brünn (Nordbahnhof) loko	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Approvisionierung von Brünn bestimmt sein, auf dem Brünner Nordbahnhofe abgeladen und daselbst bezogen werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Heller für 1000 kg 590	550	40	Im Kartierungswege		Die nebenstehend bezifferten ermäßigten Frachtsätze werden auch für die nach Brünn Nordbahnhof adressierten Sendungen derjenigen Industrie-Etablissements in Brünn berechnet, welche mit der Station Brünn der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder der Brünner Straßenbahn in Schienenverbindung stehen und deren Bezüge auf Grund einer Vereinbarung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab Brünn Nordbahnhof durch die genannten Transportanstalten zugeführt werden. Der nebenbezifferte Frachtnachlaß wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					588	548	40			
				Hruschau					594	554	40			
				Karwin				Tarif für den Kohlenverkehr K.O.E.—K.F.N.B. vom 1. Februar 1901	642	602	40			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller für 1000 kg a)	b)				
1932	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	a) Kohlen, mineralische b) Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Szczakowa	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der Bestimmungen der in Spalte 8 bezeichneten Tarife	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1901, bezw. Artikeltarif im Österreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehre vom 1. Mai 1901, bezw. Gütertarif für den Österreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband, Teil III, vom 1. Juni 1903	Verschieden	394	350	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Granica					336	336				
				Mähr. Ostrau-Oderfurt	Szczakowa					394	342				
					Granica					336	330				
				Hruschau	Szczakowa					382	338				
					Granica					326	326				
				Karwin	Szczakowa					428	381				
					Granica					368	368				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
1933 V.-Bl. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Mähr. Ostrau-Oderfurt	Skalitz-Boskowitz Brüsau-Brünnlitz Triebitz und den darüber hinaus gelegenen Stationen, soweit nach den bestehenden Verkehrsleitungs-Vorschriften über Olmütz instradiert wird	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Heller für 1000 kg Skalitz-Boskowitz: a) 950 b) 948 Brüsau-Brünnlitz: a) 1030 b) 1028 Triebitz: Verschieden	Skalitz-Boskowitz: a) 884 b) 884 Brüsau-Brünnlitz: a) 964 b) 964 Triebitz: Verschieden	Skalitz-Boskowitz: a) 66 b) 64 Brüsau-Brünnlitz: a) 66 b) 64 Triebitz: a) 103 b) 97	Im Rückvergütungswege	**Auf** die reklamierende Firma als Absenderin lautende **Frachtbrief-Duplikate**, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der **Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen.** Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
1934 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Mähr. Ostrau-Oderfurt	Oświęcim	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer ihrer Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller für 1000 kg a) 378 b) 367	240 210	138 127	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	

Spalte	Rubrik	Inhalt
1	Fortlaufende Nummer	1935
2	Die Publikation erfolgt von der	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905
3	Die Publikation erfolgt und im Namen der	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**
4	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische, und Koks
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	I. Sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner Station Mähr. Ostrau-Oderfurt II. Hruschau
5	nach	a) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, gleichviel in welchem Heizhause der genannten Bahnverwaltung dieselben Verwendung finden b) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, wenn dieselben nachweislich in den über Wien (Matzleinsdorf) hinaus gelegenen Heizhäusern der genannten Verwaltung verwendet werden
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 120.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses der Südbahn-Gesellschaft oder des Stationschefs in Matzleinsdorf, wobei jedoch im Falle der Wahl letzterer Adressierung aus den Frachtdokumenten zu ersehen sein muß, daß die Weiterbeförderung an ein Heizhaus der Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen hat. Erscheinen der reklamierenden Firma auf den Frachtdokumenten als Absenderin
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906
8	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899

Heller für 1000 kg

	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg
ad I a)	726	640	86
ad II a)	732	646	86
ad I b)	726	560	166
ad II b)	732	566	166

Spalte	Rubrik	Inhalt
12	Art der Durchführung	ad a) Im Kartierungswege ad b) Durch Anwendung des Kartierungsfrachtsatzes von 640, bezw. 646 Hellern für 1000 kg und Rückvergütung von 80 Hellern für 1000 kg aus denselben
13	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	ad b) Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, alle im Jahre 1906 expedierten Sendungen nachweisenden Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, und ein von der Südbahn-Gesellschaft gefertigter Ausweis, in welchem die Verwendung in den Heizhäusern außerhalb Wien (Matzleinsdorf) nachzuweisen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
14	Besondere Bemerkungen	Zum Zwecke der Erlangung der Kartierungsfrachtsätze von 640 und 646 Hellern für 1000 kg ist die unbedingte Garantie für die Auflieferung des Quantums von 120.000 metrischen Tonnen seitens der auf das Zugeständnis reflektierenden Partei zu übernehmen und hierfür eventuell eine angemessene Kaution zu erlegen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
1936	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische	I. Sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner Station Mähr. Ostrau-Oderfurt; II. Karwin	a) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen, gleichviel in welchem Heizhause oder bei welcher anderen Dienstesstelle der genannten Verwaltung dieselben Verwendung finden b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen, wenn dieselben nachweislich in über Wien hinaus gelegenen Heizhäusern oder bei einer anderen über Wien hinaus gelegenen Dienstesstelle der genannten Verwaltung verwendet werden	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses oder einer anderen Dienstesstelle der genannten Verwaltung. Erscheinen der reklamierenden Firma auf den Frachtbriefen als Absenderin	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899, bezw. Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1901	ad Ia 730 ad IIa 782 ad Ib 730 ad IIb 782	ad Ia 640 ad IIa 692 ad Ib 560 ad IIb 612	ad Ia 90 ad IIa 90 ad Ib 170 ad IIb 170	ad a) Im Kartierungswege ad b) Durch Anwendung des Kartierungsfrachtsatzes von 640, bezw. 692 Hellern für 1000 kg und Rückvergütung von 80 Hellern für 1000 kg aus denselben	ad b) Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, alle im Laufe des Jahres 1906 expedierten Sendungen nachweisenden Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, und ein von den k. k. österr. Staatsbahnen ausgefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern außerhalb Wiens verwendete Kohle nachgewiesen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zum Zwecke der Erlangung der Kartierungsfrachtsätze von 640 und 692 Hellern für 1000 kg ist die unbedingte Garantie für die Auflieferung des Quantums von 30.000 metr. Tonnen seitens der auf das Zugeständnis reflektierenden Partei zu übernehmen und hierfür eventuell eine angemessene Kaution zu erlegen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
1937	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens** **a) 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)**, **b) 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)**, **c) 40.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** **innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. **Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen.** Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adreßstation auch übernommen werden müssen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	a) 730 b) 730 c) 730	a) 692 b) 666 c) 640	a) 38 b) 64 c) 90	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche nicht bereits einen Refaktiestempel seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1938	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	a) Sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere und Mähr. Ostrau-Oderfurt; b) Hruschau	Wien E.W.A. transito	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Eisenbahn Wien-Aspang adressiert sein und von der letzteren zu Regiezwecken der eigenen Bahn, bezw. der von ihr betriebenen Schneebergbahn bezogen werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Mährisch - Schlesisch - Österreichischer Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1904	ad a) 860 Heller für 1000 kg ad b) 866 Heller für 1000 kg	ad a) 780 Heller für 1000 kg ad b) 786 Heller für 1000 kg	ad a) 80 Heller für 1000 kg ad b) 80 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		
						Auflieferung eines Quantums von mindestens 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Nebenstehende Kartierungsfrachtsätze	ad a) 780 Heller für 1000 kg ad b) 786 Heller für 1000 kg	ad a) 720 Heller für 1000 kg ad b) 726 Heller für 1000 kg	ad a) 60 Heller für 1000 kg ad b) 60 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, die längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
1939	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kleinkohle (Kokskohle)	Hruschau	Mähr. Ostrau-Oderfurt loko	Auflieferung eines Quantums von mindestens 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer. Aufgabe als Frachtgut und Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verkoksung von einer Koksanstalt ab Mähr. Ostrau-Oderfurt bezogen werden	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	95 Heller für 1000 kg	66 Heller für 1000 kg	29 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1940	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlag auf das Schiff mit Bestimmung nach serbischen, bulgarischen und rumänischen Stationen exkl. Turn-Severin, Calafat, Corabia und Turn-Magurelle)	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Erbringung des Nachweises über die erfolgte Weiterbeförderung der Sendungen ab Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof durch die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach den in Spalte 5 bezeichneten Bestimmungsstationen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	730 Heller für 1000 kg	660 Heller für 1000 kg	70 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, auf welchen seitens der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muß, daß die Sendungen ab Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof nach den in Spalte 5 bezeichneten Bestimmungsstationen weiterbefördert wurden. Diese Frachtdokumente müssen längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1941	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlag auf das Schiff, mit der Bestimmung nach Stationen der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Erbringung des Nachweises über die erfolgte Weiterbeförderung der Sendungen ab Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof durch die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach den in Spalte 5 bezeichneten Bestimmungsstationen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	730 Heller für 1000 kg	660 Heller für 1000 kg	70 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, auf welchen seitens der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muß, daß die Sendungen ab Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof nach den in Spalte 5 bezeichneten Bestimmungsstationen weiterbefördert wurden. Diese Frachtdokumente müssen längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	
1942	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere b) Mähr. Ostrau-Oderfurt	Schwarzbach	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Heller für 1000 kg a) 623 b) 617	573 573	50 44	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Littau				a) 703 b) 697	653 653	50 44			

V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1943	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	**Heller für 1000 kg** 238	158	80	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Ottendorf bei Troppau				368	292	76			
					Schönstein				368	332	36			
					Mladetzko				422	372	50			
					Eckersdorf				438	396	42			
					Freihermersdorf				458	436	22			
					Bennisch				486	476	10			
				Mähr. Ostrau-Oderfurt	Troppau K.F.N.B.				210	158	52			
					Ottendorf bei Troppau				340	292	48			
					Schönstein				340	332	8			
					Mladetzko				394	372	22			
					Eckersdorf				410	396	14			
				Karwin	Troppau K.F.N.B.			Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn — Kaiser Ferdinands - Nordbahn vom 1. Februar 1901	290	210	80			Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Ottendorf bei Troppau				420	344	76			
					Schönstein				420	384	36			
					Mladetzko				474	424	50			
					Eckersdorf				490	448	42			
					Freihermersdorf				510	488	22			
					Bennisch				538	528	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1914 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Bärn-Andersdorf, Bransdorf, Breitenau, Dittersdorf, Domstadtl, Erbersdorf, Freudenthal, Friedland a. d. Mohra, Groß-Stohl, Hennersdorf, Jägerndorf, Karlsthal, Kriegsdorf, Kunau, Lobenstein, Olbersdorf, Römerstadt, Röwersdorf, Skrochowitz-Braunsdorf, Würbenthal, Ziegenhals; Am Gemärke, Barzdorf, Domsdorf, Endersdorf, Franzensthal, Friedeberg, Freiwaldau-Gräfenberg, Goldenstein, Haugsdorf-Weidenau, Heinersdorf in Oberschlesien, Heinrichsthal, Jauernig, Jungferndorf, Nieder-Lindewiese, Niklasdorf, Ober-Hermsdorf, Ober-Lindewiese, Sandhübel-Saubsdorf, Setzdorf, Spornhau, Stadt Weidenau, Steinbruch, Zuckmantel; Bärn-Stadt, Altstadt bei Freudenthal, Engelsberg-Lichtewerden, Hof i. M., Klein-Mohrau-Karlsdorf	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen mit direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen. Abfertigung der Sendungen auf Grund der Frachtsätze des in Spalte 8 genannten Ausnahmetarifes. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. April 1898	Verschieden	Verschieden	Heller für 1000 kg 58	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche nebst einer Refaktierechnung längstens zwei **Monate** nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Mähr. Ostrau-Oderfurt							22			
				Karwin							58			
				via Troppau K.F.N.B.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
1945	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oppahof-Stettin	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	238	158	80	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					210	158	52			
1946	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische	Krzeszowice	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	548 Heller für 1000 kg	510 Heller für 1000 kg	38 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1947	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische	Szczakowa		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. Tarif für den Kohlenverkehr Nordbahn-Lokalbahnen vom 1. Februar 1898	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		
					Troppau K.F.N.B.				552	510	42			
					Ottendorf bei Troppau				684	644	40			
					Mladetzko				738	724	14			
					Eckersdorf				754	748	6			
1948	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische	Krzeszowice		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche nebst einer bezüglichen Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Dzieditz				311	270	41			
					Bielitz				339	298	41			
					Saybusch-Zywiec				398	356	42			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
1949 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Siersza wodna	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Galizischer Kohlenverkehr nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Teil II, vom 1. Jänner 1905, bezw. Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	332	312	20	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	Von Siersza wodna werden die nebenbezifferten Frachtnachlässe von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
					Lobnitz				352	334	18			
					Saybusch-Żywiec				391	372	19			
				Szczakowa	Bielitz				347	298	49			
					Czechowitz				347	298	49			
					Lobnitz				367	320	47			
					Saybusch-Żywiec				406	356	50			
					Oświęcim loko				245	226	19			
					Jawiszowice				283	264	19			
									Heller für 1000 kg					
1950 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Dziedìtz	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	316	220	96	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	
					Czechowitz				347	251	96			
					Bielitz				347	251	96			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1951	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische	Szczakowa	Oświęcim	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	245 Heller für 1000 kg	138 Heller für 1000 kg	107 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	
1952	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	Domsgrube Jaworzno Siersza wodna	Stramberg (Lokalbahn Stramberg-Werusdorf)	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 708 708 700		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1953	V.B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kleinkohle (Kokskohle)	Hruschau	Mähr. Ostrau-Oderfurt transito (für Sendungen nach der Koksanstalt Witkowitz [Eisenwerk], dann nach dem Carolinen- und Theresienschachte auf der Ostrauer Montanbahn)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	95 Heller für 1000 kg	66 Heller für 1000 kg	29 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	
1954	V.B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding und Mutenitz-Gaya	Braunkohlen	Dubnian	Straßnitz via Göding—Rohatetz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	393 Heller für 1000 kg	364 Heller für 1000 kg	29 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		Für die Zuschiebung der Sendungen auf der Schleppbahn vom Rudolfschachte nach der Station Dubnian wird keine besondere Schleppbahngebühr berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1955 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz, als: a) Cleophasgrube; b) Borsigwerk; c) Bobrek, Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube; d) Ludwigsglück, Gleiwitz, Brandenburggrube, Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, kons. Mathildegrube; e) Zabrze, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Paulusgrube; f) Ludwigsglückgrube, Zabrze-Koksanstalt, sämtlichen Schächten der Königin Louisengrube, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Köhlerschacht der Lythandragrube, Morgenroth, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Deutschlandgrube; g) Bahnschacht der Gräfin Lauragrube; h) Radzionkaugrube, Kattowitz, Laurahütte, Ficinusschacht, Maxgrube; i) Chasséeschacht der Fannygrube, Richterschächten der Laurahüttengrube, Knoffschacht II; j) Karsten-Centrumgrube; k) Fürstin Paulineschacht, Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube; l) Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, kons. Gieschegrube (Richthofenschacht); m) Redensblickschacht der Florentinegrube; n) kons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht); o) Nicolai, Czernitz, Charlottegrube, Annagrube; p) Emanuelsegen, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Trautscholdsegengrube, Bradegrube, Orzesche, Römergrube, Emmagrube, Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube	Bennisch	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901	Die bezüglichen Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	Heller für 1000 kg ad a) 74 b) 68 c) 67 d) 66 e) 65 f) 64 g) 62 h) 55 i) 54 j) 51 k) 45 l) 44 m) 40 n) 30 o) 25 p) 24	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche einen Refaktiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezeichneten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die direkten tarifmäßigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlaß um die gleiche Differenz reduziert

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
1956	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische, und Koks	Paulusgrube	Wadowice	Aufgabe als Frachtgut mit direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Lokalbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901	517	489	28	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nebst einer Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt	Die Nachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Bahnschacht der Gräfin Lauragrube					504	472	32			
				Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube					510	482	28			
				Deutschlandgrube					504	466	38			
				Cleophasgrube					494	466	28			
				Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube					494	456	38			
				Georggrube					481	445	36			
				Laurahütte					486	454	32			
				Ficinusschacht					489	454	35			
				Fürstin Pauline-schacht					484	454	30			
				Myslowitz, Myslowitzgrube					457	424	33			
				Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube					444	425	19			
				Marthaschacht der Karlssegengrube					451	432	19			
				cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)					489	451	38			
				cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)					484	446	38			
				Emanuelsegen					506	485	21			
				Bradegrube					536	516	20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller für 1000 kg					
1957 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Koks	Beuthen O.S.E.	Andrychau	Aufgabe als Frachtgut mit direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Lokalbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901	515	495	20	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nebst einer Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die Nachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube					510	490	20			
				Deutschlandgrube					504	484	20			
				Cleophasgrube					494	474	20			
				Kattowitz					484	464	20			
				Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube					494	474	20			
				Maxgrube					494	474	20			
				Fürstin Paulineschacht					484	464	20			
				Myslowitz, Myslowitzgrube					457	437	20			
				Brzezinka, neue Przemsagrube cons. Wandagrube					444	424	20			
				Marthaschacht der Karlssegengrube					451	431	20			
				Emanuelsegen					488	468	20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1958	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kohlen, mineralische, und Koks	**Brandenburggrube**	Kozy	**Aufgabe als Frachtgut mit direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	**Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Lokalbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901**	**Heller für 1000 kg** 456	416	**40**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nebst einer Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	**Die Nachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt**
				Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube					428	388	40			
				Laurahütte					439	399	40			
				Cons. Giesche-grube (Richthofenschacht)					430	390	40			
				Emanuelsegen					400	360	40			
1959	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kohlen, mineralische, und Koks	**Cleophasgrube**	Kenty	**Aufgabe als Frachtgut mit direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	**Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Lokalbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901**	**Heller für 1000 kg** 465	406	59	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nebst einer Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	**Die Nachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt**
				Maxgrube					482	422	60			
				Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube					444	395	49			
				Emanuelsegen					435	365	70			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1960 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks	Siehe Tabelle	Stramberg (Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf)	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und Tarif der Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf vom 1. Jänner 1903		Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Zugestandener Frachtsatz pro 1000 kg in Hellern
Dzieditz trs. für Sendungen ab:	
Borsigwerk	446
Ludwigsglück	424
Ludwigsglückgrube	424
Gleiwitz	416
Zabrze	430
Zabrze Koksanstalt, sämtlichen Schächten der Königin Luisegrube	418
Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube	439
Köhlerschacht der Lythandragrube	454
Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube	452
Brandenburggrube	456
Morgenroth	468
Paulusgrube	465
Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, cons. Mathildegrube	465
Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube	472
Deutschlandgrube	473
Cleophasgrube	474
Kattowitz	472

Von	Zugestandener Frachtsatz pro 1000 kg in Hellern
Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube	476
Cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)	499
Emanuelsegen	499
Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Trautscholdsegengrube	472
Nicolai	442
Bradegrube	423
Orzesche	423
Dubenskogrube	392
Hedwigwunschgrube	445
Friedensgrube	448
Oheimgrube	473
Castellengogrube, Preußengrube	445
Boerschächte	499
Schachtanlage Bielschowitz	456
Koksanstalt Orzegow	469
Hillebrandschacht	472
Oświęcim trs. für Sendungen ab:	
Radzionkaugrube	528
Karsten-Centrumgrube	502
Bobrek	496
Beuthen O.S.	512
Hohenzollerngrube	502

Von	Zugestandener Frachtsatz pro 1000 kg in Hellern
Redensblickschacht der Florentinegrube	513
Bahnschacht der Gräfin Lauragrube	528
Georggrube	525
Laurahütte	530
Chasséeschacht der Fannygrube	530
Ficinusschacht	530
Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II	532
Maxgrube	531
Fürstin Paulineschacht	532
Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht)	542
Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht)	537
Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube	577
Marthaschacht der Karlssegengrube	576
Cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)	524
Heinitzgrube	512
Myslowitz trs. für Sendungen ab:	
Myslowitzgrube	711

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1961 (V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905)	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Radsiwillow—Sdolbunowo—Kijew—Bachmatsh—Kursk—Woronesh—Liski—Poworino—Balaschow—Kamyschin [ausgenommen Stationen dieser Linie selbst, sowie der nördlich hiervon gelegenen Seitenlinien Berditschew—Shitomir, Kruty—Tschernigow, Konotop—Pirogowka, Woroshba—Sseredina—Buda und Korenewo—Rylsk] bei Anlangen der Sendungen in Granica mittels Eisenbahn)		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Speziell für Sendungen, welche in Oświęcim verbleiben, sind die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate und Frachtbriefe in Vorlage zu bringen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	**Die in der Nebenspalte 10 bezifferten Frachtsätze finden unter den festgesetzten Bedingungen auch auf in Oświęcim umexpedierte Kartoffelsendungen Anwendung, wenn selbe, ohne ausgeladen worden zu sein, von Oświęcim mit neuen Frachtbriefen weitergesendet werden. In diesem Falle wird die Refaktieerstattung gegen Beibringung der auf die reklamierende Firma als Empfängerin bis Oświęcim lautenden Frachtbriefe und der übereinstimmenden, auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate ab Oświęcim, welche Dokumente nicht zurückgestellt werden, geleistet. Eine weitere Vergütung findet für solche Sendungen nicht statt**
					Chybi				36	27	9			
					Pruchna				39	32	7			
					Petrowitz				42	39	3			
					Bielitz				35	25	10			
					Lodygowice				39	33	6			
					Saybusch-Żywiec				41	36	5			
					Lobnitz				38	29	9			
					Ernsdorf				38	31	7			
					Grodzietz				39	33	6			
					Pogorsch				41	35	6			
					Skotschau				42	37	5			
					Golleschau				43	40	3			
					Roppitz				47	47	—			
					Hnojnik				49	49	—			
					Dobrau				51	51	—			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				53	53	—			
					Seibersdorf				41	35	6			
					Hruschau				48	39	9			
					Mähr. Ostrau-Oderfurt				48	39	9			
					Schönbrunn				49	42	7			
					Oświęcim				25	14	11			
					Jawiszowice				29	26	3			
					Dzieditz				32	18	14			
					Oderberg				46	35	11			
					Troppau K.F.N.B.				56	37	19			
					Friedland K.F.N.B.				55	55	—			
					Teschen K.F.N.B. loko				46	46	—			
					Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Dombrau)				46	31	15			
					Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Trzynietz)				46	38	8			
					Fulnek				71	71	—			
					Karwin K.F.N.B. loko				58	39	19			
					Karwin K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Lonkau)				58	32	26			
					Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Orlau)				46	30	16			
					Dittmannsdorf				46	42	4			
					Zauchtel				56	56	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1962	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Zement	Golleschau	Wien Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 78	Heller 71	Heller 7	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				79	72	7			
					Jedlersdorf transito				78	71	7			
					Marchegg K.F.N.B.				76	71	5			
1963	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holzzellstoff (Zellulose) aus Pos. H—32a) und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Mähr. Ostrau-Oderfurt transito (für Sendungen von Rattimau)	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	87 Heller	72 Heller	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahnhof transito				87 Heller	71 Heller	16 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1964	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkblech	Dzieditz	Wien-Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Verschieden	Heller 186	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen und nicht zurückgestellt werden	
V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905				Mähr. Ostrau-Oderfurt						154				
				Oświęcim						194				
				Dzieditz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen				194				
				Mähr. Ostrau-Oderfurt						162				
				Oświęcim						202				
				Dzieditz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Heller 216	190	Heller 26			
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					185	158	27			
				Oświęcim					224	198	26			
1965	k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz Z. 29.287/6/05		**Nachlaß der Auf- und Ablegegebühr, sowie der Auf- und Abladegebühr für die in der Station Friedland a. M. zur Auf- und Abgabe gelangenden Garn- und Flachssendungen**	**für die Station Friedland a/M.**		**Diese Leistungen haben die Parteien selbst zu besorgen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**							
V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905			**Nachlaß der Auf- und Ablegegebühr, sowie der Auf- und Abladegebühr für die in der Station Hombok zur Auf- und Abgabe gelangenden Sendungen von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art der Pos. E—5 bis 9 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I**	**für die Station Hombok**										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1966 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	sämtlichen österr. und ungar. Eisenbahnverwaltungen, dann der Südbahn, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Lokalbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, sowie im Namen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, jedoch exklusive der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Steyrtalbahn, der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee und der Standing-Stramberger Lokalbahn	Neue Fässer, die zur Füllung mit Wein oder Spiritus gehen, wenn dieselben in gefülltem Zustande die gleiche Strecke zurückbefördert werden	Relationen der Lokal- und inländischen Gemeinschaftstarife		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Der Rücktransport der gefüllten Fässer muß innerhalb dreier Monate erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokal-, bezw. Gemeinschaftstarife		Klasse A		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Original-Frachtbriefe für die leeren Fässer, welchen die Original-Frachtbriefe für den Rücktransport derselben Fässer in gefülltem Zustande in der gleichen Strecke beiliegen müssen. Die Vorlage der vorbezeichneten Dokumente hat bis längstens Ende März 1907 zu erfolgen	
1967 V.-B. Nr. 133 v. 18. XI. 1905		k. k. österr. Staatsbahnen (für die im Abschnitte A des Lokaltarifes, Teil II, Heft 1, bezeichneten Linien), Südbahn-Gesellschaft (österr. Netz), Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Schwefelkohlenstoff (zur Bekämpfung der Reblaus)	Rücksichtlich der Linien der publizierenden Verwaltungen		Aufgabe als Frachtgut 1. in beliebigen Quantitäten, 2. in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief. Aufrechthaltung der reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen		Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Verschieden		ad 1. 50 Prozent Nachlaß von den offiziellen Frachtsätzen der Klasse II; ad 2. 50 Prozent Nachlaß von den offiziellen Frachtsätzen der Klasse A		Vorlage der Original-Frachtbriefe, sowie eines von der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Wien ausgestellten Zertifikates, durch welches bestätigt wird, daß die Schwefelkohlenstoff-Transporte tatsächlich zur Bekämpfung der Reblaus bestimmt waren, bis längstens Ende März 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1968	V.-Bl. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** k. k. österr. Staatsbahnen (rücksichtlich der Linien des Abschnittes A ihres Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1 und 2, sowie rücksichtlich der Valsuganabahn), der Südbahn-Gesellschaft (rücksichtlich ihrer österreichischen Strecken), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Böhmischen Commercialbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Bozen-Meraner Bahn	**Kupfervitriol** und **Krystall-Azurin**, beide Artikel mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans	Im Lokalverkehre, sowie im direkten Verkehre von und nach den Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen, resp. Bahnlinien, sowie von deutschen Stationen nach Stationen der beteiligten österreichischen Verwaltungen		Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen entweder eine k. k. Landwirtschafts-, bezw. Ackerbau-Gesellschaft, ein Landeskulturrat, eine Landeskulturrats-Sektion, ein landwirtschaftlicher Verein, bezw. eine solche Vereinigung, ein Bezirksausschuß, auch Bezirksvertretung, eine Gemeinde oder ein von diesen Körperschaften zum Bezuge genannter Artikel zwecks bestimmungsgemäßer Abgabe derselben an Landwirte zu einem festgesetzten Preise ermächtigter und der Empfangsbahn speziell namhaft gemachter Depositeur oder endlich ein Landwirt selbst als Empfänger zu erscheinen hat. Für Transporte nach den Gebieten der Landeskulturrats-Sektion Trient, des Landeskulturrates in Parenzo und der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Klagenfurt findet die Tarifermäßigung nur dann Anwendung, wenn ein von diesen Korporationen ausgestelltes, die Bestimmung des Kupfervitriols zur Bekämpfung der Peronospora bestätigendes Zertifikat beigebracht wird. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Verschieden		**50 Prozent Nachlaß** von den normalen Frachtsätzen der Lokaltarife der beteiligten österreichischen Bahnen*)	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1907 bei der Verwaltung der Empfangsbahn. Jene Frachtbriefe, welche an einen der gedachten Depositeure oder an einen Landwirt lauten, haben auf der Rückseite mit einer Bestätigung jener der vorgenannten Körperschaften, in deren Bereich die Abgabe der Sendungen erfolgte, des Inhaltes versehen zu sein, daß das bezogene Kupfervitriol, resp. Krystall-Azurin ausschließlich nur zur Bekämpfung der Peronospora viticola oder der Peronospora infestans verwendet worden ist. Die Frachtbriefe werden bei der Liquidierung des Tarifnachlasses bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Die Frachtrückvergütung für Sendungen, welche im direkten Verkehre der beteiligten Bahnen abgefertigt wurden, erfolgt nach Maßgabe der Differenz zwischen den aus dem bezüglichen direkten Tarife entfallenden Anteilen und den um 50 Prozent ermäßigten Frachtsätzen der Lokaltarife der einzelnen Bahnverwaltungen, bezw. werden im Verkehre von deutschen Stationen behufs Ermittlung der zu liquidierenden Frachtdifferenzen die aus den direkten Tarifen auf die österreichischen Strecken entfallenden Frachtanteile den für die gleichen österreichischen Strecken gültigen, um 50 Prozent gekürzten Lokaltarifen gegenübergestellt

*) Als normale Frachtsätze sind anzusehen die auf Grund der Gebührenberechnungstabelle, bezw. Stationstarife der Lokaltarife der beteiligten Eisenbahnen entfallenden Frachtsätze

1. für **Kupfervitriol** der Klasse II und A, bezw. der für Güter der Klasse A bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bestehenden Ausnahmetarife und
2. für **Krystall-Azurin** der Klasse I, bezw. der für Güter der Klasse I bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, resp. 10.000 kg bestehenden Ausnahmetarife.

Auf die für Güter dieser Tarifklassen in den Tarif-Anhängen enthaltenen oder sonst veröffentlichten ermäßigten Frachtsätze findet obiger Nachlaß keine Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1969 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen, dann der Kaschau-Oderberger Bahn, der Südbahn, sowie der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Lokalbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, ferner im Namen der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, jedoch exkl. der Steyrtalbahn, der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee und der Standing-Stramberger Lokalbahn	Neue oder gebrauchte Drilch-, Rupfen- und Werg-Emballagen in aufgetrenntem Zustande, ferner leere, retourgehende Pfeifentabaksäcke	Im Lokalverkehre, sowie im Österreichischen und Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverkehre, dann im Verkehre mit der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Bei den bezüglichen Sendungen müssen die ärarischen Tabak-Regieämter, bezw. ärarischen Tabakmagazine als Absender und die ärarischen Tabak-Einlösungsämter, bezw. Tabakfabriken als Empfänger erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Österreichische und Österreichisch-Ungarische Verbandstarife		Frachtsätze des Spezialtarifes 1		Im Kartierungswege		
1970 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Lokalbahnen Deutschbrod-Humpoletz, Melnik-Mšeno, Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha und der Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalbahn, Südbahn (rücksichtlich ihrer österr. Strecken), Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und Kaschau-Oderberger Eisenbahn (rücksichtlich ihrer österr. Strecken)	Viehsalz (denaturiert, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt. Viehsalzlecksteine (aus denaturiertem, zum menschlichen Genusse nicht geeigneten Salz gepreßte Lecksteine)	Im Lokalverkehre, sowie im direkten Verkehre von und nach Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen		Bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) „ „ von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg c) „ „ „ „ „ „ „ 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. pro Wagen hinsichtlich jener Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, auf welchen generell die Bestimmung der Frachtberechnung für Wagenladungsgüter auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen etc. Gültigkeit hat. Aufrechthaltung der übrigen gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Verbandstarife		ad a) die Frachtsätze der Klasse A ad b) die Frachtsätze der Klasse A ad c) die Frachtsätze des Spezialtarifes 3		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1971 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Böhmischen Nordbahn	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt, der Pos. E—6 der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Altkladno	Všetat-Přivor (B.N.B.) via Kralup	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestimmt, als solche in den bezüglichen Frachtbriefen bezeichnet und an einen Streckenvorstand dieser Bahnen adressiert sein. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	46 Heller	41 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
1972 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-H.-Z. 21.742/05	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Siehe Tabelle			Im Kartierungswege		

Nach	Von: Annavölgy-Sárisáp Drasche bányatelep	Banhida	Dorog Ebszöny Tokod	Pilisvörösvár	Solymári-telep	Solymár
	Heller pro 100 kg					
Stationen der Wiener Lokalbahnen:						
Guntramsdorf	82	74	78	88	86	89
Inzersdorf	74	66	70	80	78	81
Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof	85	77	81	91	89	92
Traiskirchen	82	74	78	88	86	89
Tribuswinkel	85	77	81	91	89	92
Wr. Neudorf	80	72	76	86	84	87
Ziegelwerk-Krottenbach	80	72	76	86	84	87
Vösendorf-Siebenhirten	80	72	76	86	84	87

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1973	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 52.552/05	Lokalbahn Triest-Parenzo	Steine aller Art	Bagni S. Stefano-Levade Buje Capodistria Dekani Sicciole	Triest-St. Andrae	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 41 27 18 15 27	Verschieden	Im Kartierungswege		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 87 ex 1905 unter Post 901 verlautbarte Frachtbegünstigung erscheint hier einbezogen und ist somit gegenstandslos
1974	V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	Österr. Nordwestbahn Z. 122.121/05		Güter aller Art	der Lade- und Verrechnungsstelle Schreckenstein-Schichtwerke	Schreckenstein loko und vice versa	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. November 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906		16 Heller	a) 4 Heller b) 8 Heller	a) 12 Heller b) 8 Heller	Im Rückvergütungswege	Aufnahmsscheine, bezw. Duplikat-Frachtbriefe über abgesendete Güter und Original-Frachtbriefe über angelangte Güter bis spätestens Ende Februar 1907	a) Gilt nur für Sendungen, welche nachweisbar ab Schreckenstein über die Linien der Österr. Nordwestbahn in der Richtung gegen Wien oder Tetschen weiter expediert wurden, bezw. über die Linien der Österr. Nordwestbahn in Schreckenstein in der Richtung von Wien und Tetschen angekommen sind; b) gilt nur für Sendungen, welche nachweisbar ab Schreckenstein nach Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn oder der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. über die Linien der beiden genannten Bahnen hinaus weiter expediert wurden oder in umgekehrter Richtung in Schreckenstein angekommen sind

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1975 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 122.129/05		Leere Petroleum- und Ölbarrels	Leere Petroleum- und Ölbarrels, welche in Wien Ö.N.W.B. zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen		Auflieferung in beliebigen Mengen als Frachtgut. Das Ablegen der Sendungen von den Straßenfuhrwerken, bezw. das Auflegen auf dieselben obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil I			Nachlaß der zu entrichtenden Ab-, bezw. Auflegegebühr	Im Kartierungswege		
1976 V.-B. Nr. 133 v. 18./XI. 1905	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 122.124/05		Güter aller Art, exkl. Kohle und Coaks	Rositz oder umgekehrt	Pardubitz (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	16 Heller pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei in Rositz zur Aufgabe gebrachten Sendungen: Vorlage der Duplikat-Frachtbriefe, bezw. der Aufgabs-Rezepisse; bei in Rositz anlangenden Sendungen: Vorlage der Original-Frachtbriefe in beiden Fällen bis längstens Ende März 1907	Diese Frachtermäßigung findet nur auf solche Transporte Anwendung, welche frachtbriefmäßig für die mit der S.N.D.V.B. in Geleiseverbindung stehende Zuckerraffinerie in Rositz bestimmt sind, bezw. von derselben zur Absendung gelangen und gilt nur für die Relationen, die infolge ihrer geographischen Lage über die Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. nicht bedient werden können, dann in Relationen, in welchen sich die Frachtgebühren bei Leitung über die Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. höher stellen würden als über Pardubitz St.E.G. Ausgeschlossen von dieser Begünstigung ist der Verkehr mit allen Gemeinschaftsstationen zwischen St.E.G. und Ö.N.W.B. (Kolin u. s. w.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 134. **Wien, 21. November 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. November 1905, Z. 54.257, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Niederlande.

Mit Zuschrift vom 9. November 1905 hat das Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe, Abteilung Eisenbahnen, im Haag dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die Teilstrecke Coevorden—Gasselternyeveen der Nordost-Lokalbahn am 1. November 1905 dem öffentlichen Verkehre übergeben und dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Diese Teilstrecke, welche 44·645 km lang ist, hat folgende Stationen: Coevorden (Anschlußstation), Dalen, Dalerveen, Nieuw Amsterdam, Zuidbarge, Emmen, Weerdinge, Valthe, Exlo, Buinen, Drouwen und Gasselternyeveen. Sie wird von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen betrieben. Eine Änderung der Eisenbahnliste ist nicht erforderlich, da das Betriebsnetz der genannten Gesellschaft im ganzen Umfange dem Internationalen Übereinkommen angehört.

Als Tag des Eintrittes der neuen Linie in den internationalen Transportdienst gilt der Tag ihrer Eröffnung.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 14. November 1905 Kenntnis gegeben.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Über die Notwendigkeit, Richtung und Länge der Eisenbahnzufahrtsstraßen hat die kompetente Behörde nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des Sp. r. c. in P. und der Gemeinde P. gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Dezember 1903, Z. 12.188, betreffend die Zufahrt zur Bahnstation P., nach der am 3. Oktober 1905 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit Erlaß der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. Oktober 1898, Z. 116.042, wurde der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn der Baukonsens für eine Erweiterung der Station P. der Linie Pardubitz—Reichenberg erteilt, welche hauptsächlich darin bestand, daß das am nördlichen Ende der Station P. gelegene unzureichende alte Aufnahmsgebäude aufgelassen und ca. 300 m südlich, etwa in der Mitte der ganzen Stationsanlage, ein neues Aufnahmsgebäude errichtet werden sollte.

Im Zusammenhange damit hat die Bahnunternehmung auch die Herstellung einer Kommunikation zu dem neuen

Aufnahmsgebäude in Aussicht genommen, welche, von der bisherigen Zufahrtsstraße zu den Magazinen und dem alten Aufnahmsgebäude abzweigend, in einer Breite von 6 m und in einer Länge von 265 m zu einem bei dem neuen Aufnahmsgebäude befindlichen Platze von 80 m Länge und 15 m Breite führen sollte. Da weder bei der politischen Begehung des Bahnhofserweiterungsprojektes am 11. Juli 1898 noch auch bei der zur Verhandlung über die neue Kommunikation auf den 4. September 1900 eigens anberaumten Verhandlung unter den Interessenten eine Einigung darüber, daß diese Kommunikation nach den für die Eisenbahnzufahrtsstraßen geltenden Normen des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, herzustellen wäre, erzielt worden ist, hat die k. k. Statthalterei in Prag mit der Entscheidung vom 8. Februar 1901, Z. 19.226, im Grunde des § 5 des zitierten Gesetzes nach Einvernehmung des Landesausschusses erkannt, „daß die neue Zufahrtsstraße zur erweiterten Station P. notwendig ist und daß sie die Richtung direkt von der alten Zufahrt längs der Bahn zum neuen Aufnahmsgebäude in der bei der politischen Begehung vorgelegenen Planskizze bezeichneten Weise erhalten und mithin eine Länge von 265 m haben soll". Die Notwendigkeit der Errichtung ergebe sich aus der rechtskräftig genehmigten Verlegung des Stationsaufnahmsgebäudes, die im öffentlichen Interesse lag, die Richtung sei durch die kürzeste Verbindung dieses Stationsgebäudes mit der bisherigen Zufahrtsstraße gegeben und das angegebene Längenmaß entspreche der Messung vom Anschlußpunkte an die bisherige alte Zufahrtsstraße.

Dem gegen diese Entscheidung erhobenen Rekurse mehrerer Interessenten, darunter der heutigen Beschwerdeführer, gab das k. k. Ministerium des Innern mit seiner heute hiergerichts angefochtenen Entscheidung keine Folge, indem es gegenüber der Rekurseinwendung, die fragliche Kommunikation sei nicht als Zufahrtsstraße, sondern als Bahnhofsvorplatz im Sinne des 2. Absatzes des § 1 leg. cit. anzusehen, bemerkte, daß als ein solcher Vorplatz lediglich der in dem Situationsplane mit a, b, c, d, e, a bezeichnete Platz vor dem Aufnahmsgebäude, welcher vermöge seiner Lage und Breite die Aufstellung und das Wenden der zum Bahnhofe anlangenden Wagen und den Zugang der Passagiere zum Aufnahmsgebäude ermögliche, gelten könne, dagegen die hier streitige Kommunikation zwischen der bisherigen Zufahrtsstraße und dem erwähnten Bahnhofsvorplatze als eine neue Eisenbahnzufahrtsstraße im Sinne des zitierten Gesetzes angesehen werden müsse.

In der gegen diese Entscheidung hiergerichts erhobenen Beschwerde der Gemeinde und der Zuckerfabrik in P. wird im wesentlichen geltend gemacht:

Die in Frage stehende Kommunikation sei keine Eisenbahnzufahrtsstraße im Sinne des Gesetzes vom 18. April 1886, sondern ein Bahnhofsvorraum nach § 1, Abs. 2, dieses Gesetzes, da sie nicht den Bahnhof, bezw. die Station mit der nächsten Straße, sondern das Aufnahmsgebäude mit einem anderen Teile der Station, nämlich mit den Magazinen, verbinde und längs der ganzen Bahnhofsanlage verlaufe, sie könne als eine Eisenbahnzufahrtsstraße im Sinne des Gesetzes nicht angesehen werden, weil sie ausschließlich dem Interesse der Bahn dient, auf einem der Bahnunternehmung gehörigen Grundstücke nicht nur projektiert, sondern auch schon von der Bahnunternehmung selbst nach eigenem Gutdünken ausgeführt worden sei; die Behandlung dieser Kommunikation als Eisenbahnzufahrtsstraße sei ferner nach § 11 des zitierten Gesetzes ausgeschlossen, weil zur Bahnstation P. bereits eine auf Kosten der beschwerdeführenden Zuckerfabrik vertragsmäßig errichtete Zufahrtsstraße besteht und die zitierte Gesetzesstelle anordnet, daß die hinsichtlich bereits errichteter Eisenbahnzufahrtsstraßen bestehenden Rechtsverhältnisse durch das Gesetz vom 18. April 1886 nicht berührt werden; den Beschwerdeführern sei keine Gelegenheit geboten worden, sich über die Richtung und Länge dieser Straße zu äußern, vielmehr sei diese Straße von der Bahnunternehmung eigenmächtig vor Einleitung des in den §§ 5 und 6 des zitierten Gesetzes vorgeschriebenen Verfahrens fertiggestellt worden; dieser Vorgang widerstreite auch der Bestimmung des § 8 des zitierten Gesetzes, wonach die Gemeinde und nicht die Bahn die Zufahrtsstraßen zu bauen habe, und es sei rechtswidrig, von der Gemeinde die Einlösung dieser Straße zu fordern, welche die Eisenbahn mit unnötigem und unverhältnismäßig hohem Aufwande selbst errichtet habe; die beschwerdeführende Zuckerfabrik weist überdies auf einen mit der Bahnunternehmung im Jahre 1871 geschlossenen Vertrag hin, vermöge dessen sie zur Errichtung und Erweiterung der Eisenbahnstation P. namhafte Beiträge geleistet hat, dagegen aber die jetzt vollzogene Erweiterung der Bahnstation eine vertragsmäßige Pflicht der Bahnunternehmung war.

Der Verwaltungsgerichtshof ist bei seiner Entscheidung von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Der Inhalt der angefochtenen Entscheidung, bezw. des von ihr bestätigten Erkenntnisses der Statthalterei vom 8. Februar 1901, welches sich ausdrücklich als eine Entscheidung im Sinne des § 5 des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, deklariert, erschöpft sich darin, daß bei nicht erzielter Vereinbarung der Interessenten festgestellt wird, daß die laut des vorgelegten Situationsplanes in Aussicht genommene, oben näher beschriebene Kommunikation sich als im öffentlichen Interesse notwendig darstellt und in der aus den Plänen ersichtlichen Richtung und Länge, welch letztere noch ausdrücklich mit 265 m angegeben wird, auszuführen ist.

Mit Rücksicht auf diesen Inhalt der angefochtenen Entscheidung mußte der Verwaltungsgerichtshof zunächst erkennen, daß von den vorstehend einzeln angeführten Einwendungen der Beschwerde ein Teil zur Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes nicht gehört und ein Teil über den Rahmen des in der angefochtenen Entscheidung behandelten Streitgegenstandes weit hinausgeht.

Zu der ersteren Gruppe dieser unzulässigen Einwendungen gehört die Behauptung der Beschwerde, daß die streitige Kommunikation nur im Interesse der Bahn liegt, daß ihre von der Bahnunternehmung in Aussicht genommene Situierung auf einem dermalen im Eigentume der Bahnverwaltung stehenden Grundstücke, dessen frühere Beschaffenheit (Verwendung als Schottergrube) eine sehr kostspielige Aufschüttung erheische, unzweckmäßig sei und daß die beschwerdeführende Gemeinde in der Lage gewesen wäre, auf einem ihr selbst gehörigen Grundstücke mit viel kleinerem Aufwande eine geeignete Zufahrt herzustellen.

Denn gemäß § 5 des mehrzitierten Gesetzes ist anläßlich der in Aussicht genommenen Errichtung einer Eisenbahnzufahrtsstraße zunächst unter Ladung der in Betracht kommenden Interessenten „über die Notwendigkeit, Richtung und Länge der Eisenbahnzufahrtsstraße" zu verhandeln und eine Vereinbarung anzustreben; „wenn dieselbe nicht zustande kommt, sind diese Momente im Wege der Entscheidung von der k. k. Statthalterei

nach Einvernehmung des Landesausschusses festzustellen". Die Frage, ob eine in Aussicht genommene Eisenbahnzufahrtsstraße vom Gesichtspunkte der öffentlichen Kommunikationsinteressen notwendig ist, an welcher Stelle sie zu errichten ist, welche Richtung sie zu erhalten habe und welche Länge sich aus der anerkannten Notwendigkeit und Situierung ergibt, ist aber eine Verwaltungsangelegenheit, welche in das technische Ermessen der zu ihrer Austragung berufenen Verwaltungsbehörden fällt und demnach gemäß § 3, lit. e, des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, einer Überprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof entzogen ist. Wenn also die kompetenten Administrativbehörden erkannt haben, daß die in dem vorgelegten Situationsplane genau dargestellte Straße in der in Aussicht genommenen Richtung und Länge zur Befriedigung der öffentlichen Kommunikationsinteressen notwendig ist, so war der Verwaltungsgerichtshof nicht kompetent, die letztangeführten Einwendungen und insbesondere auch die Behauptung der Beschwerde seiner Überprüfung zu unterziehen, daß die in Frage stehende Kommunikation ausschließlich dem Interesse der Bahn diene und demnach gemäß § 4 leg. cit. von der Bahnunternehmung allein zu erhalten wäre.

Zu der zweiten Gruppe der unzulässigen Einwendungen gehören aber jene Ausführungen der Beschwerde, welche, dem Tatbestande der angefochtenen Entscheidung vorauseilend, sich mit dem Vorgange und der Art der Bauausführung der streitigen Straße und mit der Frage beschäftigen, ob und um welchen Preis die beschwerdeführende Gemeinde verpflichtet sein wird, die von der Bahnunternehmung erbaute Straße einzulösen, bezw. ob die beschwerdeführende Zuckerfabrik in P. verpflichtet sein wird, zu den Kosten dieser Straße einen besonderen Interessentenbeitrag zu leisten. Denn über alle diese Gegenstände ist in der angefochtenen Entscheidung ein der Rechtslage der Beschwerdeführer präjudizierender Ausspruch nicht enthalten, vielmehr werden alle diese Fragen, nachdem inzwischen der Landesausschuß des Königreiches Böhmen mit Erlaß vom 8. März 1901, Z. 15.970, im Grunde des § 6 des Gesetzes vom 18. April 1886 ausgesprochen hat, daß die streitige Zufahrtsstraße für eine Gemeindestraße erklärt wird, erst in dem nach § 7 leg. cit. einzuleitenden Konkurrenzverfahren ihre Austragung finden können.

Es erübrigen mithin bloß die nachfolgenden einzeln zu besprechenden, mit dem Inhalte der angefochtenen Entscheidung im Zusammenhange stehenden Rechtseinwendungen, welche der Verwaltungsgerichtshof aus folgenden Gründen als nicht begründet erkannt hat:

Die Behauptung der Beschwerde, daß die in Frage stehende Kommunikation nicht den rechtlichen Charakter einer Zufahrtsstraße besitze, sondern als ein Bahnhofsvorplatz im Sinne des § 1, Abs. 2, anzusehen sei, dessen Herstellung und Erhaltung der Bahnunternehmung allein obliege, ist sowohl nach dem der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegenden Tatbestande, als auch nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 18. April 1886 unhaltbar. Denn durch die seitens der Eisenbahnbehörde rechtskräftig genehmigte Errichtung eines neuen Aufnahmsgebäudes an einer von der bisherigen Zufahrtsstraße ca. 265 m entfernten, bisher durch eine öffentliche Gemeindestraße nicht erreichbaren Stelle trat die Notwendigkeit ein, für eine Kommunikation zu diesem neuen Aufnahmsgebäude Vorsorge zu treffen. Diese 265 m lange Kommunikation trägt nach ihrer aus den vorgelegten Situationsplänen ersichtlichen Lage und Richtung alle Merkmale einer Zufahrtsstraße, da sie das Aufnahmsgebäude der Bahnstation P. mit der nächst erreichbaren Gemeindestraße Parzelle 890/1 verbindet. (§ 1, Abs. 1, leg. cit.)

Aktenwidrig ist die Behauptung der Beschwerde, daß diese Straße bloß einzelne Teile der Bahnstation (das Aufnahmsgebäude und die Magazine) verbinden soll, vielmehr ergibt sich aus dem Situationsplane, daß sie nach Herstellung des Aufnahmsgebäudes die einzige Kommunikation für den Zugang und die Zufahrt von Reisenden zu diesem Aufnahmsgebäude zu bilden hat.

Gänzlich irrelevant ist der Umstand, daß das Grundstück, auf welchem diese Straße nach dem Projekte ausgeführt werden soll, im Eigentume der Bahnunternehmung steht. Denn erst durch die Fertigstellung der Straße und ihre Widmung für den allgemeinen Verkehr soll dieselbe den Charakter einer öffentlichen Zufahrtsstraße erlangen.

Die Berufung der Beschwerde auf § 11 des Gesetzes über die Eisenbahnzufahrtsstraßen ist völlig haltlos, weil diese Gesetzesstelle nichts anderes sagt, als daß die bereits vor Erscheinen dieses Gesetzes begründeten Rechtsverhältnisse an bereits bestehenden Zufahrtsstraßen durch dieses Gesetz nicht berührt werden, vorliegendenfalls es sich aber um die Errichtung einer neuen, für notwendig erkannten Zufahrtsstraße handelt, welche den Normen des Gesetzes vom 18. April 1886 unterworfen ist, und weil an den bezüglich der bisherigen Zufahrtsstraße bestehenden Rechtsverhältnissen tatsächlich nichts geändert wird.

Ebenso unbegründet ist die Behauptung der Beschwerde, daß den beschwerdeführenden Parteien keine Gelegenheit geboten worden sei, sich über die Richtung und Länge der streitigen Zufahrtsstraße zu äußern. Denn schon bei der politischen Begehung am 11. Juli 1898 hatten die Beschwerdeführer Gelegenheit, sich über das aus dem vorliegenden Situationsplane genau ersichtliche Projekt dieser Zufahrtsstraße zu äußern, und sie haben weder die Notwendigkeit, noch die Richtung und Länge dieser Straße beanständet, sondern sich lediglich darauf beschränkt, jedwede Beitragsleistung zu den Kosten abzulehnen.

Außerdem war ihnen die gleiche Gelegenheit zur Wahrung ihrer Rechte bei der ad hoc angeordneten kommissionellen Verhandlung vom 4. September 1900 geboten und sie haben, indem sie die Notwendigkeit der Straße überhaupt bestritten, die ihnen sonst freistehende Äußerung über die Richtung und Länge überhaupt nicht abgegeben.

Wenn endlich die beschwerdeführende Zuckerfabrik auf ihren im Jahre 1871 mit der Bahnunternehmung abgeschlossenen Vertrag und die darin von der Bahnunternehmung übernommene Verpflichtung zur entsprechenden Erweiterung des Bahnhofes hinweist und hierauf die Behauptung stützt, daß die Bahnunternehmung durch die Errichtung eines neuen Aufnahmsgebäudes bloß eine übernommene Vertragspflicht erfüllt, so hatte der Verwaltungsgerichtshof keinen Anlaß, auf diese Ausführungen näher einzugehen, und zwar deshalb, weil die den Streitgegenstand bildende Errichtung einer Eisenbahn-Zufahrtsstraße eine Angelegenheit des öffentlichen Rechtes ist und die Anwendung der diesfalls maßgebenden Normen des Gesetzes vom 18. April 1886 durch private Abmachungen zwischen einzelnen Interessenten nicht ausgeschlossen werden kann, vielmehr der beschwerde-

führenden Zuckerfabrik nur der Zivilrechtsweg offen stünde, wenn sie zu behaupten in der Lage wäre, daß die mitbeteiligte Bahnunternehmung ihre vertragsmäßigen Pflichten in dem Falle verletze, wenn die Beschwerdeführerin aus Anlaß der Errichtung der streitigen Zufahrtsstraße von einer Beitragsleistung getroffen wird.

Aus diesen Erwägungen gelangte der Gerichtshof zur Abweisung der Beschwerde.

(Erkenntnis vom 3. Oktober 1905, Z. 10.617, cf. E.-M.-Z. 52.340 ex 1905.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Dobřenitz-Syrowatka über Nechanitz zur Station Sadowa-Dohalitz. (Vorlage von Variantenprojekten für mehrere Teilstrecken: Anberaumung der Stationskommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums über die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojekte für die Varianten in den Teilstrecken von km 5·3/4 bis km 5·5/6, von km 9·1/2 bis km 10·8/9, von km 11·8 bis km 12·4 und von km 13·6/7 bis km 13·9/10 der projektierten Lokalbahn von der Station Dobřenitz-Syrowatka der Österr. Nordwestbahn über Nechanitz nach der Station Sadowa-Dohalitz der Böhmischen Commercialbahnen die Durchführung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung, bezw. der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen, sowie hinsichtlich der einzuschaltenden Halte- und Verladestellen „Bohárna“ und „Lubno“ die Stationskommission für den 28. und 29. November anberaumt. [E.-M.-Z. 53.458.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Bechin nach Moldauthein. (Vorlage des generellen Projektes: Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums über das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen über Ansuchen der Bezirksausschüsse von Bechin und Moldauthein vorgelegte generelle Projekt für eine ungefähr 11·5 km lange normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Bechin der Lokalbahn Tabor-Bechin zur Station Moldauthein der Lokalbahn Wodnian-Moldauthein im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Durchführung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission für den 5. und 6. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 53.459.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Bahnprojekt Blankenburg a. Harz-Quedlinburg, bezw. Thale.) Wegen Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg a. Harz nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale ist ein neuer Staatsvertrag zwischen Preußen und Braunschweig unter dem 5. Juli 1905 abgeschlossen worden. Durch diesen Vertrag wird der unter dem 15./16. Juli 1898 zugunsten der Harzgürtelbahn-Gesellschaft abgeschlossene Staatsvertrag wegen Herstellung einer schmalspurigen Bahn aufgehoben und die beteiligten Regierungen erklären sich bereit, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Betriebe einer vollspurigen Eisenbahn auf den eingangs gedachten Strecken zu erteilen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Bayern. (Zur Verstaatlichung der Pfälzischen Eisenbahnen.) Nachrichten aus München zufolge hat der Finanzausschuß der Abgeordnetenkammer dem Gesetzentwurfe auf Verstaatlichung der Pfälzischen Bahnen vom 1. Jänner 1909 ab zugestimmt.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem“ von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 18. September mit 9 Passagieren und 3103 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 115·5 Tonnen nach Fiume und 1320·5 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 3 der Calcutta-Linie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 2,098.670 kg (wovon 115.540 kg für Fiume und 963.264 kg für das Ausland), Colombo 1770 kg Tee (wovon 1060 kg für das Ausland), Rangoon 590.455 kg (wovon 366.142 kg für das Ausland), Madras 164.150 kg, Suez 54.083 kg und aus Port Said 194.125 kg.

— (Ankunft des Dampfers „China“ von Kobè.) Dieser Dampfer ist am 27. September mit 8 Passagieren und 4689·5 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 1328 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 4 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Kobè 2300 kg Strohgeflecht, Hankow 10.491 kg Sago, Canton 131.508 kg (wovon 84.525 kg für das Ausland), Hongkong 15.947 kg (wovon 875 kg für das Ausland), Shanghai 61.041 kg (wovon 40.940 kg für das Ausland), Tientsin 2240 kg Strohgeflecht (für das Ausland), Penang 464.340 kg (wovon 100.920 kg für das Ausland), Singapore 761.200 kg (wovon 125.880 kg für das Ausland), Batavia 366.714 kg, Colombo 712.242 kg (wovon 2150 kg für das Ausland), Costa Malabar 2020 kg Pfeffer, Coromandel 80.710 kg Baumwolle, Bombay 1,864.635 kg (wovon 838.010 kg für das Ausland), Karachi 166.904 kg Baumwolle (wovon 126.000 kg für das Ausland), Aden 20.369 kg (wovon 6160 kg für das Ausland), aus dem persischen Golfe 1885 kg und aus Port Said 25.000 kg Häute.

— (Abfahrt des Dampfers „Melpomene“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1852 Tonnen Gehalt ist am 16. Oktober ohne Passagiere mit 451 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 7 der Brasil-Linie von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Pernambuco 12.227 kg, Bahia 1117 kg Möbel, Rio de Janeiro 44.863 kg, Santos 43.348 kg, Montevideo 6912 kg und nach Buenos-Aires 342.824 kg.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die zur schienenfreien Ein- und Ausfahrt der Züge auf Bahnhof Krotoschin erbaute, am 1. November in Betrieb genommene eingeleisige neue Umgehungslinie zwischen Dzierzanow und Krotoschin der kgl. Eisenbahn-Direktion Posen, sowie die gleichfalls am 1. November dem öffentliche Verkehre übergebenen Strecken Rheinau—Brühl (3·502 km) der Badischen Staatseisenbahnen und Coevorden—Gasselter-Nijeveen (44·645 km) der Niederländischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Ab- und Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Lokalbahnstrecke Sedletz-Kuttenberg—Kuttenberg Stadt ist am 1. November in den Betrieb der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag übergegangen. Demgemäß ist die 2·56 km lange Strecke von dem genannten Zeitpunkte ab den Vereinsbahnstrecken der bisher den Betrieb führenden Österr. Nordwestbahn ab- und den Vereinsbahnstrecken der k. k. österr. Staatsbahnen zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat an Stelle des infolge Resignation aus dem Staatseisenbahnrate ausgeschiedenen Mitgliedes Josef Basevi den bisherigen Ersatzmann, Handelskammermitglied Cäsare Edlen v. Combi, zum Mitgliede des Staatseisenbahnrates ernannt.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat den Bergingenieur Eugen Bauer, Direktor des westböhmischen Bergbau-Aktienvereines in Wien, zum Ersatzmanne im Staatseisenbahnrate ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung, bezw. Aufhebung direkter Fahrkarten.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 gelangen nachstehende direkte Fahrkarten zur Einführung:

Zwischen	und	Bahn	über	Einfache Fahrt, Personenzug, II. Klasse, Heller einschl. Fahrkartensteuer	Einfache Fahrt, Personenzug, III. Klasse, Heller einschl. Fahrkartensteuer
Reichenberg Hauptbahnhof A.T.E.	Kunnersdorf	Stationen der Lokalbahn Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel	Deutsch-Gabel—Hermsdorf	240	140
	Zwickau i. B.			290	160
	Röhrsdorf			340	190
	Parchen-Ober-Steinschönau	Station der Lokalbahn B.-Leipa—Steinschönau	B.-Leipa—Meistersdorf	—	290 *)
Brims A.T.E.	Kunnersdorf	Stationen der Lokalbahn Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel	Deutsch-Gabel—Hermsdorf	100 **)	60 **)
	Röhrsdorf			200 **)	110 **)
	Zwickau i. B.			150 **)	80 **)
Niemes (Stadt) A.T.E.	Kunnersdorf			150 **)	80 **)
	Röhrsdorf			250 **)	130 **)
	Zwickau i. B.			200 **)	100 **)
Reichstadt A.T.E.	Kunnersdorf			200 **)	110 **)
	Röhrsdorf			300 **)	160 **)
	Zwickau i. B.			250 **)	130 **)

*) Diese Fahrkarten werden in Parchen-Ober-Steinschönau vorerst nicht aufgelegt.
**) Diese Fahrkarten werden in den Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vorerst nicht aufgelegt.

Mit 31. Dezember 1905 werden die zwischen Reichenberg Hptbhf. und Röhrsdorf und Zwickau i. B. über B.-Leipa — Haida bestehenden direkten Personenzugskarten ohne Ersatz aufgehoben.

Teplitz, am 18. November 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
auch namens der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines II. Nachtrages zum Lokalpersonentarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft I, westliches Netz.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Reutte-Schönbichl gelangt zum obgenannten Tarife der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen für die genannte Lokalbahn und Tarifberichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 16. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.427/05

V.-B. Nr 134 v. 21./XI. 1905. [1764]

Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif, Teil III, Heft 1, vom 1. Dezember 1898.

Änderung der Frachtsätze für Aschach a. d. Donau und Eferding.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 sind die auf Seite 20 des Tarifes und auf Seite 4 des Nachtrages I enthaltenen Frachtsätze für

Aschach a. d. Donau durchwegs um 7 Heller und für

Eferding durchwegs um 5 Heller

für 100 kg zu erhöhen.

Wien, am 16. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.073/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1765]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Eröffnung der Haltestelle Schrittenz für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 26. November 1905 wird die zwischen den Stationen Iglau und Polna-Stecken gelegene Haltestelle Schrittenz für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten und die Aufnahme des Reisegepäckes erfolgt in der Haltestelle durch den Bahnwächter.

In dieser Personenhaltestelle werden die Personenzüge Nr. 7, 8, 9, 10, 11 und 12 bedingungsweise anhalten.

Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Reisegepäckes von und nach Schrittenz gelten die Bestimmungen des Tarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck und rangiert diese Haltestelle unter die im Tarife mit zwei Sternchen bezeichneten Abfertigungsstellen.

Eine Aufbewahrung des in der Haltestelle Schrittenz anlangenden Reisegepäckes findet nicht statt und ist demnach dasselbe gleich nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen, ansonst es nach der nächsten Station zur Aufbewahrung weitergeführt wird.

Wien, im November 1905. Z. 121.729/05.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1766]

Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Heft I,

Mit 1. Jänner 1906 gelangt ein neuer Tarif, Heft I, für den Österreichisch-Ungarischen Personenverkehr über Broczkó, Bruck-Királyhida, Grammat-Neusiedl, Lajta-Szt. Miklós und Marchegg zur Einfürung.

Durch diesen Tarif wird der bisherige vom 1. März 1904 samt den Nachträgen I und II, sowie der Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Slawonischen Drautalbahn anderseits, gültig vom 1. September 1904, ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1767]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung der Kilometerentfernungen für den Verkehr mit der Station Pilsen.

Auf Seite 609 des Tarif-Teiles II vom 1. März 1904 sind die für den Verkehr mit der Station Pilsen angegebenen Kilometerentfernungen wie folgt zu berichtigen:

Bis zum Schnittpunkte	J	1314 km
„ „ „	G	1501 „
„ „ „	P	1385 „
„ „ „	R	1216 „
„ „ „	V	1136 „

Wien, am 18. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.256/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1768]

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach.

Tarif, gültig vom 1. Jänner 1902.

Ermäßigung von Frachtsätzen von Eisenberg nach einigen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für Kohlensendungen von Eisenberg nach den nachgenannten Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn: Bensen, Ebersdorf-Markersdorf, Franzenthal, Politz-Sandau, Rabstein, Straußnitz-Neustadtl, Tetschen und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz die in obgenanntem Tarife enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um K 1·60 pro 10.000 kg, zur Anwendung.

Wien, am 17. November 1905. T.-A.-B.-Z. 20.904/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1769]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze des Spezialtarifes III.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten im Tarifhefte 1 folgende Frachtsätze des Spezialtarifes III in Kraft:

Nach und von	Bitterfeld k.E.D. Ha.	Katzhütte k.E.D. E.	Köppelsdorf-Oberlind k.E.D. E.	Neustadt bei Coburg k.E.D. E.	Schwarza bei Rudelstadt k.E.D. E.
	Pfennig für 100 kg				
Stankau trans.*) k.k.St.B.	102	99	86	87	91

*) Gültig für den Verkehr mit Stationen der Lokalbahn Stankau-Ronsperg.

Wien, am 17. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1770]

Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer und Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Einbeziehung der Station Reichenberg S.N.D.V.B. in den Ausnahmetarif 10 b für Getreide.

Vom 21. November 1905 ab wird die Station Reichenberg der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in den Ausnahmetarif 10 b für Getreide, nämlich Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, und für Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut, aufgenommen.

Dresden, am 18. November 1905.

Kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1771]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der für die Linie Kufstein—Ala festgesetzten Zuschlagsfristen.

Die mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1905, Z. 52.914, am 10. November 1905 in Kraft getretenen Zuschlagsfristen für die Linie Kufstein—Ala treten mit heutigem Tage außer Wirksamkeit.

Wien, am 18. November 1905. S.B. Z. 23.866-V IV/05.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1772]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen.

In der Zeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, sind für die frachtgutmäßige Beförderung

Abteilung I von Hornvieh;

Abteilung II von Borstenvieh, Schafen und Ziegen in einbödigen Eisenbahnwagen;

Abteilung III von Borstenvieh, Schafen und Ziegen in doppelbödigen Eisenbahnwagen

folgende Frachtsätze anzuwenden:

Von	Nach	Abteilung I	II	III
		Frachtsätze in Heller pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Eisenbahnwagens		
Kuttenplan	Asch B.St.B.	163	170	205
Marienbad		163	—	—
Plan		181	190	235
Schweissing-Tschernoschin		216	229	292

Der Frachtberechnung wird die am Wagen angeschriebene Bodenfläche zugrunde gelegt, auch wenn in Ermanglung der angeforderten Wagen mit geringerer Bodenfläche Wagen mit größerer Bodenfläche gestellt werden müssen.

Bruchquadratmeter sind auf ganze Quadratmeter in der Weise abzurunden, daß Flächen bis einschließlich $0·5\ m^2$ gar nicht, solche über $0·5\ m^2$ aber für einen ganzen Quadratmeter in Rechnung gezogen werden.

Wien, am 17. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.266/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1773]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wiederaufnahme des Güterverkehres nach Triest.

Vom 18. November 1905 angefangen werden Frachtgüter nach Triest, mit Ausnahme von Holzsendungen für Triest k. k. Staatsbahn, wieder unbeschränkt zur Beförderung angenommen.

Wien, am 17. November 1905.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1774]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil V, Heft 3 und 4, vom 1. Jänner 1905.

Einbeziehung der Station Dübendorf.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Dübendorf in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Die Frachtsätze für diese Station ergeben sich durch Anstoß von 69 Centimes für 100 kg an die bestehenden Taxen für Schaffhausen.

Die Station Dübendorf rangiert in die Gruppe VIII der Reexpeditionstabelle.

Wien, am 18. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.730/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1775]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der allgemein gültigen Lagerbegünstigungen für diverse Frachtgüter bei der Güterabgabe in Wien St.E.G.

Wegen Überfüllung der Lagerräume und Lagerplätze, sowie Überfüllung der Bahngeleise mit vollen Wagenladungen in Wien St.E.G. werden die daselbst bei der Güterabgabe für diverse Frachtgüter bis auf Widerruf bestehenden Lagerbegünstigungen mit 20. November 1905 mit der Maßgabe außer Kraft gesetzt, daß von diesem Tage an sowohl für die in genannter Station lagernden als auch neu einlangenden Frachtgüter nur die allgemein gültigen Lagergeldbestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juli 1905, mit der in der Kundmachung vom 17. November 1905 festgesetzten Einschränkung der lagergeldfreien Frist auf zwei Tage in Anwendung zu kommen haben.

Die für Getreide, Kohle und Mahlprodukte bestehenden Lagerbegünstigungen bleiben vorläufig unverändert aufrecht.

Wien, am 18. November 1905.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1776]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung eines neuen Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt in Ergänzung der Abteilung I des Ausnahmetarifes Nr. 24 (Bordsteine u. s. w.) von Schärding nach Landsberg a. Lech der Frachtsatz von Mk. 0·65 für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 17. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.267/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1777]

Oberschlesisch-Österreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft I, II und III.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Jänner 1905 gelangt zum Tarifheft I der Nachtrag III, zum Heft II der Nachtrag II und zum Heft III der Nachtrag III zur Einführung.

Die Nachträge enthalten neue und geänderte Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Die im Heft II bestehenden Tarifsätze für Sajó-Ecseg werden ohne Ersatz aufgehoben.

Soweit Erhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 14. Februar 1906 in Geltung.

Die Nachträge sind für je 12 Heller bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 14. November 1905. Ks.Od. Z. 52.760/05.

Die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905. [1778]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Zusammenstellung der auf den österr. Eisenbahnen aus Anlaß der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse eingeführten Lieferfristzuschläge.

A. Für den Lokalverkehr nachstehender Bahnen:

a) K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), welche sich am 5. November 1905 auf den von den k. k. Staatsbahn-Direktionen Prag und Pilsen betriebenen Linien befanden oder welche nach diesem Zeitpunkte die genannten Staatsbahnlinien transitieren, resp. in Stationen derselben zur Auf- oder Abgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1670].)

2. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres rücksichtlich der Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest mit Gültigkeit vom 11. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1739].)

3. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres rücksichtlich der Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck mit Gültigkeit vom 12. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1729].)

Ad 1—3. Im Verkehre zwischen zusammenhängenden Linien der k. k. österr. Staatsbahnen wird, sofern die Voraussetzungen für die Anrechnung mehrerer der vorangeführten Zuschlagsfristen gegeben sind, nur eine einmalige Zuschlagsfrist von sechs Tagen gerechnet.

b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), welche in Prag B.N.B. zur Aufgabe gebracht, bis zum 5. November 1905 diese Station noch nicht verlassen hatten oder die nach Prag B.N.B. adressiert waren und bis zum 5. November 1905 noch nicht zum Bezuge bereitgestellt wurden oder die nach diesem Zeitpunkte in Prag B.N.B. zur Auf- oder Abgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1661].)

2. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres der Böhmischen Nordbahn und der von ihr betriebenen Lokalbahnen mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1674] und Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1683].)

c) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1695] und Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1653].)

d) K. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres mit Gültigkeit vom 9. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1693].)

e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres rücksichtlich der in Böhmen gelegenen Linien der Gesellschaft mit Gültigkeit vom 8. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1678].)

2. Vorstehende Zuschlagsfrist wurde ab 12. November 1905 auf das ganze gesellschaftliche Netz ausgedehnt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1716].)

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Frachtgutsendungen, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, die im Lokalverkehre der Südbahn auf der Strecke Wien—Triest zur Auf- oder Abgabe gelangen, bezw. diese Strecke transitieren, mit Gültigkeit vom 11. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1701].)

2. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Frachtgutsendungen, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, welche im Lokalverkehre der Südbahn auf der Strecke Kufstein—Ala zur Auf- oder Abgabe gelangen, bezw. diese Strecke transitieren, mit Gültigkeit vom 11. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1699].)

Diese Zuschlagsfrist wurde mit 18. November 1905 außer Kraft gesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 134 vom 21. November [1772].)

B. Für den Wechselverkehr mit fremden Bahnen.

B 1. Verkehr mehrerer Bahnen, welche Zuschlagsfristen eingeführt haben, untereinander:

<table>
<tr>
<td>

a) K. k. österr. Staatsbahnen.
Für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktionen Prag und Pilsen mit Gültigkeit vom 5. November 1905, für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest mit Gültigkeit vom 11. November 1905 und für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck mit Gültigkeit vom 12. November 1905.

b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
Mit Gültigkeit vom 5. November 1905.

c) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Gültig vom 6. November 1905.

d) K. k. priv. Österr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
Für die in Böhmen gelegenen Linien mit Gültigkeit vom 8. November 1905 und ab 9. November 1905 für sämtliche Linien.

e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Für die in Böhmen gelegenen Linien mit Gültigkeit vom 8. November 1905 und ab 12. November 1905 für sämtliche Linien.

</td>
<td>

1. Für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) eine Zuschlagsfrist von zehn Tagen für Sendungen, welche zwei der nebenstehenden Bahnen, und von zwölf Tagen für Sendungen, welche mehr als zwei dieser Bahnen berühren.

(Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1669], Nr. 130 vom 11. November [1693], Nr. 131 vom 14. November [1716] und Nr. 132 vom 16. November [1729 und 1739]).

</td>
</tr>
</table>

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

1. Für Frachtgutsendungen, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, welche auf der Linie Wien—Triest zur Auf- oder Abgabe gelangen, bezw. dieselbe transitieren, mit Gültigkeit vom 11. November 1905 eine Zuschlagsfrist von zehn Tagen für die bezeichneten Sendungen, die zwei, und eine solche von zwölf Tagen für derlei Sendungen, die mehr als zwei der von außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen betroffenen Bahnen berühren, für welche ein Lieferfristzuschlag bereits besteht oder noch zur Einführung gelangt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1701].)

B 2. Verkehr mit Bahnen, für welche Zuschlagsfristen nicht eingeführt sind.

a) K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Die unter A, a, 1—3 angeführten Zuschlagsfristen mit den dort angegebenen Gültigkeitsterminen und der ebenda bezeichneten Einschränkung. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1670] und Nr. 132 vom 16. November [1729 und 1739]).

b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

1. Die unter A, b, 1 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 5. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1661].)

2. Die unter A, b, 2 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1674].)

c) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

1. Die unter A, c, angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1695].)

d) K. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

1. Die unter A, d, angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 9. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1693].)

e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. Die sub A, e, 1, bezw. 2, angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 8. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1678].)

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

1. Die sub A, f, 1 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 11. November 1905 ausgenommen im Verkehre mit den sub B (1) unter a bis e genannten Bahnen, bezw. Bahnlinien. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1699] und [1701].)

Außerdem wurden seitens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn unabhängig von obigen Zuschlagsfristen folgende Zuschläge eingeführt:

1. Eine sechstägige Zuschlagsfrist für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), welche zum Übergange auf die k. k. Staatsbahnen über Wien-Nordbahnhof oder Wien-Donauuferbahnhof bestimmt waren, mit Gültigkeit vom 8. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1713].)

Diese Zuschlagsfrist wurde mit 16. November 1905 außer Wirksamkeit gesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 133 vom 18. November [1751].)

2. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für nach Wien-Nordbahnhof bestimmte Kohle- und Kokssendungen, gültig für alle derartigen Sendungen, welche ab 9. November 1905 (einschließlich) zur Aufgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 133 vom 18. November [1744].)

Behebung einer Verkehrsstörung.

18. November. In der Strecke Ulmerfeld—Hilm-Kematen wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen auf den russischen Eisenbahnen.

8. November 1905. Der Güterverkehr nach Rußland wurde über Wirballen wieder aufgenommen. Ausgenommen ist der Verkehr mit der Strecke Nowo-Wilejsk—Minsk—Moskau und den anschließenden Hinterbahnen.

Ferner können Güter nach Prostken trs. für Rußland, jedoch nur nach Stationen der Südwestbahnen mit Ausnahme von Odessa und Kiew, wieder angenommen werden.

13. November 1905. Der Güterverkehr auf der Strecke Illowo—Mlawa—Warschau wird voraussichtlich in zwei Tagen wieder aufgenommen werden.

Ferner wurde der Güterverkehr mit Rußland über Wirballen—Nowo-Wilejsk auf folgenden russischen Bahnen wieder eröffnet:

Auf der Liebau-Romnyer und Moskau-Brester Eisenbahn, ausgenommen die Strecke Wjasma—Moskau, auf der Poljessje-Eisenbahn, Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn, Kiew-Poltawa-, Charkow-Nikolaijewer, Ssysran-Wjasmaer, Moskau-Kursker, Nowgorod-Muromer, Moskau-Jaroslaw-Archangelsker und Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn.

Übrige Strecken und Durchgang über Wjasma—Moskau gesperrt. Beförderung direkter Zoll-Transitsendungen nach Moskau über Rjeshiza u. s. w. nur bei Verzollung in Wirballen zugelassen.

16. November 1905. Der Güterverkehr über Grajewo wurde auch nach Kiew und Odessa der Südwestbahnen und nach folgenden Bahnen wieder eröffnet, und zwar:

in den Strecken Riga—Orel, den Südlichen Zufuhrbahnen über Kalinowka und Berditschew—Shitomir, Wladikawkas-Eisenbahn, Nikolaibahn und Ssamara-Slatoust-Eisenbahn.

Ferner wurde der Güterverkehr über Wirballen mit sämtlichen Stationen der Moskau-Brester Eisenbahn wieder aufgenommen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Im Nachhange zu der im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 125 vom 28. Oktober 1905 auf Seite 2646 enthaltenen Notiz obigen betreffs wird bekannt gegeben, daß die gleiche Frachtvergünstigung für die Kaninchenausstellung in Arzberg (Z. 1) auf den Preußisch-Hessischen, Württembergischen, Badischen und Sächsischen Staatseisenbahnen und den Pfälzischen Eisenbahnen für die Geflügel- und Vogelausstellung in Rosenheim (Z. 11) auf den Preußisch-Hessischen, Württembergischen, Badischen, Sächsischen, Oldenburgischen und Mecklenburgischen Staatseisenbahnen, sowie den Pfälzischen und den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen gewährt wird.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 10. November 1905 wurden die Stationen Remscheid-Güldenwerth des Direktionsbezirkes Elberfeld in die Gruppe Altenhunden und Langenhorst des Direktionsbezirkes Münster i. W. in die Gruppe Gronau i. Westf. einbezogen.

Am 1. Dezember 1905 wird die Station Leipzig Thür. Bhf. des Direktionsbezirkes Halle a. d. Saale für den Stückgutverkehr geschlossen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft B, Beförderung von lebenden Tieren, vom 1. April 1903. (Einführung einer Rangiergebühr.) Es wird bekannt gegeben, daß für die Überführung von der nunmehr eröffneten Tarifstation Nürnberg-Viehhof zum Nürnberger Viehhofe eine Rangiergebühr von Mk. 0·50 für jeden Wagen erhoben wird.

Die Bestimmungen unter „IV. Änderung des Abschnittes K“ auf Seite 4/5 des Nachtrages I zum obenbezeichneten Tarife sind, soweit sie sich auf die Viehabfertigung nach Nürnberg H.B. beziehen, aufgehoben.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschn. II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Ergänzung.) Ziffer VI der Vorbemerkungen auf Seite 4 des vorbezeichneten Tarifheftes ist zu ergänzen wie folgt:

c) für die Überführung von der Tarifstation Nürnberg-Viehhof zum Viehhofe in Nürnberg wird eine Rangiergebühr von Mk. 0·50 für den Wagen erhoben.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie auf den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München für folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die a[illegible] Hundeausstellung in Mühlheim a. Rhein 19. November 1905;
2. die Geflügelausstellung in Neustadt a. Aisch 11. bis 13. November 1905;
3. die Geflügel- und Vogelausstellung in Pasing 7. bis 11. Dezember 1905.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. (Einbeziehung der Station Schwenningen.) Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 wurde die dem beschränkten Stückgutverkehre — (Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg) — dienende Station Schwenningen i. Bayern in den direkten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen für Donauwörth unter Zuschlag von 13 km zugrunde zu legen.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiete u. s. w. (Nachtrag XIII.) Am 1. November 1905 trat der Nachtrag XIII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Beförderung von Koks u. s. w. zum Hochofenbetriebe nach den Stationen Unterwellenborn des Direktionsbezirkes Erfurt, Amberg und Rosenberg i. Oberpfalz der Bayerischen Staatseisenbahnen und von den Stationen Bottrop Westfalen und Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte) des Direktionsbezirkes Essen. Preis des Nachtrages 10 Pfg.

Bayerisch - Sächsischer Verbandsverkehr. (Einbeziehung der bayerischen Verkehrsstelle Büchenbach.) Vom 1. November 1905 an wurde die bayerische Verkehrsstelle Büchenbach mit den um 23 km zu erhöhenden Tarifkilometern für Nürnberg Hauptbahnhof in den obgenannten Verbandsverkehr (Tarifheft 1 und 2) einbezogen. Nach und von Büchenbach können nur Eil- und Frachtstückgüter bis zum Einzelgewichte von 250 kg abgefertigt werden.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Inkrafttreten des Ausnahmetarifes 10 C.) Am 1. November 1905 trat — ausgenommen im Verkehre mit der Brohltal-Eisenbahn, den Bergheimer Kreisbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn — der Ausnahmetarif 10 C für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut in Kraft, der jedoch nur nachträglich auf besonderen Antrag gewährt wird. Im Verkehre nach und von den obengenannten drei Bahnen wird die ermäßigte Fracht des neuen Ausnahmetarifes nur für die übrigen, von den Sendungen durchlaufenen Strecken berechnet.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag I zum Teil II, Heft 2.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 trat der Nachtrag I zum Belgisch-Bayerischen Gütertarife, Teil II, Heft 2, vom 1. April 1901 in Kraft.

Derselbe enthält u. a.:

1. Neue Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen den Belgischen Seehafenstationen einerseits und Lindau (Stadt) und Rangierbahnhof anderseits;
2. alphabetisches Verzeichnis der mit besonderen Frachtsätzen ausgerüsteten Warengattungen;
3. neue Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife für Düngemittel.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Cöln.

Rußland. (See- und Flußfrachten.) Nikolajew, 4. Oktober a. St.: Steigende Tendenz. Hamburg Frcs. 12·6, Mittelmeerhäfen Frcs. 13 bis 11 pro Tonne, London Frcs. 11·6 bis 12·6, Rotterdam Frcs. 10·9 bis 11, Marseille, Genua Frcs. 11. — Odessa, 4. Oktober a. St.: Frachten fest, steigende Tendenz. Prompt London, Antwerpen, Rotterdam Frcs. 10·9 bis 11, Hull Frcs. 11·3 bis 11·6, Hamburg Frcs. 11·6, Marseille, Genua Frcs. 11 per Anfang November n. St., London, Hull, Antwerpen, Rotterdam Frcs. 10·6, per 15. bis 30. November n. St. Frcs. 10. — Von einem der Häfen Anapa, Noworossijsk oder Feodossija prompt Frcs. 11·9 „Open charter“ nach England. — Poti, 4. Oktober a. St.: Per Oktober n. St. Rotterdam Frcs. 14·6, per November n. St. Frcs. 13. — Sulina, 4. Oktober a. St.: Prompt Frcs. 11·6 „Open charter“ nach England, Frcs. 11·50 nach Marseille, per 25. Oktober bis 10. November n. St. Frcs. 10·6 nach London, Hull, Antwerpen, Rotterdam, nach denselben Häfen per 5. bis 25. November n. St. Frcs. 10. — Häfen des Asowschen Meeres, 4. Oktober a. St.: Prompt Frcs. 13·6 „Usual charters“, Frcs. 12·6 nach Amsterdam und Rotterdam. — Libau, 8. Oktober a. St.: London, Hull, Lys $11^3/_4$ d bis 1 sh, Rotterdam $11^1/_2$ d, Antwerpen 1 sh, Osthäfen Englands 1 sh bis 1 sh $1^1/_2$ d, Englischer Kanal 1 sh $1^1/_2$ d bis 1 sh 3 d für 320 Pfund Hafer, Stettin, Lübeck Mk. 9, Südschweden, Sundahäfen, Dänemark bis Argus Mk. 12 für 2000 kg Hafer. [„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Allgemeiner Russischer Eisenbahngütertarif. (Frachtberechnung für Sammelladungen von feuerfesten Ziegeln, Ton etc.) Mit Gültigkeit vom 26. Oktober/8. November a./n. St. 1905 bis auf Widerruf findet die Frachtberechnung für in loser Verladung zur Aufgabe gebrachte Sammelladungen von feuerfesten Ziegeln, feuerfestem Ton in Säcken und Schamottemasse in Säcken nach Differentiale Nr. 30 statt, und zwar für das wirkliche Gesamtgewicht aller zusammengeladenen Güter, mindestens jedoch für 750 Pud (12.285 kg). [„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Bau-Ausschreibung.

Auf der Teilstrecke Gastein—Spittal a. d. Drau der Tauernbahn ist die Herstellung des 8526 m langen Tauerntunnels, sowie die Herstellung der an diesen Tunnel anschließenden offenen Bahnstrecken nordseits vom Ende der Station Badgastein bis zum Nordportale des Tauerntunnels und südseits vom Südportale dieses Tunnels bis über den Kaponiggraben bei Obervellach, und zwar: die Ausführung des Unterbaues, der Beschotterung, der Oberbauarbeit, des Hochbaues, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen und der Lieferung der Grenzsteine im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmaß gegen Vergütung von Einheits- und Pauschalpreisen, welche der Anbotsteller selbst in die Preisverzeichnisse einzusetzen hat.

Die zur Vergebung gelangende Bahnstrecke ist in fünf Baulose eingeteilt, und zwar:

Baulos 6: vom Ende der Station Badgastein in km 30·371 bis zum Nordportale des Tauerntunnels einschließlich der Haltestelle und der Station Böckstein;

Baulos 7: Tauerntunnel, Nordseite, das ist vom Nordportale desselben bis km 39·834·4 einschließlich der für den Bau dieses Tunnels erforderlichen Vervollständigung der Betriebsanlagen an der Nordseite des Tunnels;

Baulos 8: Tauerntunnel, Südseite, das ist von km 39·834·4 bis zum Südportale desselben einschließlich der für den Bau dieses Tunnels erforderlichen Vervollständigung der Baubetriebsanlagen an der Südseite des Tunnels;

Baulos 9: vom Südportale des Tauerntunnels in Mallnitz bis Lassach, das ist bis km 48·224 einschließlich der Station Mallnitz;

Baulos 10: von Lassach bis über den Kopanigbach bei Obervellach, das ist von km 48·224 bis km 52·490 einschließlich der Betriebsausweiche Obervellach.

Die Baulose 6 und 7 werden ebenso wie die Baulose 8, 9 und 10 nur als ein Ganzes gebunden vergeben. Die Angebote sind jedoch für jedes Los gesondert zu stellen.

Die Herstellung, bezw. die Vervollständigung der Baubetriebsanlagen und des eigentlichen Baues des Tauerntunnels ist derart zu betreiben, daß die Tunnelröhre einschließlich des Sohlenkanales spätestens am 1. Juni 1908 vollendet wird.

Die sämtlichen Arbeiten für die Bahnstrecke von km 30·371 bis zum Nordportale des Tauerntunnels und für die an die Südseite des Tauerntunnels anschließende Bahnstrecke bis km 52·490 müssen derart durchgeführt werden, daß alle Hochbauten, welche Kanzlei- und Wohnräume enthalten, bis 31. Oktober 1907 unter Dach gebracht werden, daß bei allen Unterbauobjekten, welche eisernen Überbau oder Eisenbetontragwerke erhalten, mit der Aufstellung der Tragwerke ab 1. November 1907 begonnen werden kann, daß ab 1. Mai 1908 die Montierung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, Drehscheiben und Brückenwagen, sowie der Telegraphen- und elektrischen Einrichtungen, ab 1. Juli 1908 die Montierung der Weichensicherungsanlagen und die Aufstellung der Bahnschranken für Wegübergänge ungehindert erfolgen kann, und daß ab 1. September 1908 sämtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden können.

Es sind ferner sämtliche Arbeiten im Tauerntunnel, sowie in den anschließenden Bahnstrecken derart zu betreiben, daß vom 1. August 1908 an durchlaufende Materialzüge verkehren können und daß am 1. Oktober 1908 die Betriebseröffnung anstandslos erfolgen kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten, als: Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, Preisverzeichnisse, Kostenberechnungen für die Hochbauten, Bedingnisse und sonstige Beilagen des Angebotes sind bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien (VI. Gumpendorferstraße 10), jene für die Baulose 6 und 7 auch bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Schwarzach im Pongau und jene für die Baulose 8, 9 und 10 auch bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Spittal a. d. Drau einzusehen.

Diese Drucksorten und die Typenpläne für die Hochbauten können bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahn-Baubehörden käuflich erworben und behoben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift:

„Angebote in betreff des Baues der Tauernbahnstrecke von km 30·371 bis zum Nordportale des Tauerntunnels und des nördlichen Teiles dieses Tunnels“,

„Angebote in betreff des Baues des südlichen Teiles des Tauerntunnels einschließlich der anschließenden Bahnstrecke bis km 52·490“

bis spätestens **14. Dezember 1905, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien (VI. Gumpendorferstraße 10) zu überreichen oder frankiert derart dahin abzusenden, daß die Angebote bis zu dem obbezeichneten Zeitpunkte der k. k. Eisenbahn-Baudirektion vorliegen.

Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 31. Dezember 1905 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt für das Baulos 7: K 600.000, für das Baulos 8: K 450.000 und für jedes der Baulose 6, 9 und 10 fünf Prozent der im Verzeichnisse der herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen durch den Anbotsteller selbst ermittelten Bausumme; dasselbe ist vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptkassa der österreichischen Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstraße 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis spätestens 14. Dezember 1905, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen die vom Anbotsteller ordnungsmäßig ausgefüllten und unterschriebenen Preisverzeichnisse und Kostenberechnungen für Hochbauten, sowie die Verzeichnisse der herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen nicht beigeschlossen sind, dann solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Änderung der Grundlage des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im November 1905.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter Einrichtungen für eine neue Kesselschmiede der Werkstätte Pilsen im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz zu vergeben, und zwar:

4 Laufkrane für 1 bis 20 t Tragfähigkeit,
10 Wanddrehkrane für 600 bis 1000 kg Tragfähigkeit,
4 transportable Bohrvorrichtungen,
1 freistehende Radialbohrmaschine,
1 vertikale Bohrmaschine,
1 Blechkantenfräsmaschine,
1 Blechbiegmaschine,
4 Schleifmaschinen,
1 Luftpresser für eine Preßluftanlage,
1 pneumatisch-hydraulische Nietmaschine,
verschiedene Preßluftwerkzeuge,
4 gußeiserne Rundfeuer,
2 gußeiserne einfache Schmiedfeuer,
4 eiserne transportable Nietfeuer,
1 offenes Blechbiegefeuer,
1 eiserne Blechglühofen-Garnitur,
1 gußeiserne Windleitung,
2 Schmiedeambosse.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie des Anbotformulares, welches verwendet werden muß, zu erfolgen. Diese Behelfe können bei der Abteilung 4 der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Es steht jedem Anbietenden frei, auch nur auf einen Teil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen.

Die vorschriftsmäßig gestempelten und versiegelten, mit Zeichnungen und Beschreibung der angebotenen Gegenstände belegten Anbote sind mit der Aufschrift: „Anbot für die Lieferung von maschinellen Einrichtungen für die Werkstätte Pilsen“ versehen, bis längstens **29. Dezember 1905, 12 Uhr mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen einzubringen.

Die kommissionelle Eröffnung der Anbote findet bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen an demselben Tage um 3 Uhr nachmittags statt.

Jeder Offerent hat das Recht, der kommissionellen Anboteröffnung persönlich oder durch einen mit schriftlicher Vollmacht versehenen Vertreter beizuwohnen.

Es finden nur solche Anbote Berücksichtigung, die von Fabrikanten stammen, welche die gegenständlichen Einrichtungen im Inlande erzeugen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung trotz der Überreichung eines Anbotes zu keinerlei Bestellungen verpflichtet werden kann.

Anbote, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 8. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1977 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe nachstehende Tabelle		Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Nach oder von	**Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Heller für**																
	Eilgüter			**Frachtgüter**													
				Klasse						**Ermäßigte Wagenladungsklassen**				**Spezialtarife**			
				I			II			A							
				bei Aufgabe von													
	gewöhnliche	ermäßigte	besonders ermäßigte	Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	B	C	1	2	3	Sperrige
	Von oder nach **Wien (Nordbahnhof oder Staatsbahnhof) transit** (für Sendungen im Verkehre von oder nach Ungarn):																
Prag (k.k.St.B.) . . . . Prag (Ö.N.W.B.)	1115	418	400	400	316	298	316	316	298	228	214	168	108	164	108	90	587

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1978	V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen	Backsteine und Ziegel aus feuerfestem Ton oder aus Schamotte, Dinas- und Magnesitziegel	Kosten	Wien St.E.G. transit Wien K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Österreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, bezw. Kartierungssätze mit Wien St E.G. transit vom 1. Juli 1903, Kartierungssätze mit Wien K.F.N.B. transit vom 15. Juli 1903, Lokaltarife, bezw. Wiener Überfuhrtarif vom 1. Juli 1903	134	116	18	Im Kartierungswege		
				Obernitz					139	112	27			
				Ober-Břis					119	97	22			
				Dobřan Hlubočep Nürschan Radotin Třemoschna					117	96	21			
				Nusle-Vršovic Smichow					115	94	21			
				Zliv					90	76	14			
				Komotau B.E.B.					146	118	28			
				Rakonitz					128	103	25			
				Lužna-Lischan					138	115	23			
				Tschernowitz				„	158	129	29			
			Mörtel der Pos. M—29 und Schamottemörtel der Pos. 8—14 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Kosten				Kartierungssätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. Juli 1903, Kartierungssätze mit Wien K.F.N.B. transit vom 15. Juli 1903, Lokaltarife, bezw. Wiener Überfuhrtarif vom 1. Juli 1903	121	115	6			
				Obernitz					116	111	5			
				Ober-Břis					100	96	4			
				Dobřan Hlubočep Nürschan Radotin Třemoschna					99	95	4			
				Nusle-Vršovic Smichow					97	93	4			
				Zliv					78	75	3			
				Komotau B.E.B.					123	117	6			
				Rakonitz					107	102	5			
				Lužna-Lischan					119	114	5			
				Tschernowitz					134	128	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1979 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art etc. der Pos. E—5, lit c) und d), und E—6 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Altkladno B.E.B.	Wien K.F.N.B. transit und Wien St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen, auch wenn diese Menge mit mehreren, höchstens jedoch mit fünf Frachtbriefen an verschiedene Empfänger aufgegeben und in einem Wagen verladen wird. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 196	Heller 191	Heller 5	Im Kartierungswege		
				Komotau B.E.B.					218	208	10			
				Saaz B.E.B. oder k.k.St.B.					206	191	15			
1980 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905			Holzleisten, vergoldet oder bronziert	Haida B.N.B.	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			514 Heller	439 Heller	75 Heller			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1981 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kanditen und Schokolade	Budweis	Sigmundsherberg transit	Aufgabe als Frachtgut: a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach Stationen im Zollauslande aufgegeben werden.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	a) 159 b) 130	a) 135 b) 104	a) 24 b) 26	Im Kartierungswege		
					Wien St.E.G. transit			Kartierungssätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. Juli 1903	a) 272 b) 217	a) 230 b) 176	a) 42 b) 41			
					Wien K.F.N.B. transit			Kartierungssätze mit Wien Nordbahnhof transit vom 15. Juli 1903	a) 272 b) 217	a) 230 b) 176	a) 42 b) 41			
1982 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905			Mineralwasser	Eger	Nußdorf transit*)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. *) Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen Stationen und darüber hinaus		Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	Heller 250	Heller 194	Heller 56			
				Marienbad					239	186	53			
1983 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905			Mineralwasser	Bilin A.T.E., k.k.St.B.	Wien St.E.G. transit Wien K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen		Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 270	Heller 211	Heller 59			
				Hauenstein-Warta					302	245	57			
				Karlsbad B.E.B., C.B., K.J.					300	250	50			
				Wickwitz					306	249	57			
				Teplitz					265	227	38			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1984 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Papier aus Pos. P—2, lit. b), der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Freiung i. B.	Wien K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. Wiener Überfuhrtarif vom 1. Juli 1903	203 Heller	164 Heller	39 Heller	Im Kartierungswege		
					Wien St.E.G. transit				203 Heller	164 Heller	39 Heller			
1985 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905			Papier der Pos. P—2, lit. a) und b), der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Zartlesdorf	Wien K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Kartierungssätze mit Wien Nordbahnhof transit vom 15. Juli 1903	167, bezw. 135 Heller	127 Heller	40, bezw. 8 Heller			
					Wien St.E.G. transit			Kartierungssätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. Juli 1903	167, bezw. 135 Heller	127 Heller	40, bezw. 8 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1986	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—15 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Schönpriesen St.E.G. Nestomitz (Zuckerfabrik) St.E.G. Aussig St.E.G.	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. transit	Nur gültig für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1. des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	170 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Schönpriesen St.E.G. Aussig Ö.N.W.B.	Wien Ö.N.W.B. transit					170 Heller				
				Schönpriesen St.E.G. Nestomitz (Zuckerfabrik) St.E.G Aussig St.E.G.	Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit	Nur gültig für Sendungen, welche per Donau weitergehen.				170 Heller				
				Schönpriesen St.E.G. Aussig Ö.N.W.B.	Korneuburg Donauumschlag					162 Heller				

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1987	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Zündhölzchen	Triesch	Wien-Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Sendungen a) unter 5000 kg, b) von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der in den übrigen Rubriken enthaltenen einschlägigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	a) 336 Heller b) 277 „	a) 304 Heller b) 236 „	a) 32 Heller b) 41 „	Im Kartierungswege		
					Wien-Praterkai*)	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen			a) 332 Heller b) 277 „	a) 299 Heller b) 236 „	a) 33 Heller b) 41 „			

*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlaggütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1988	V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zündhölzchen	Stationen der **k. k.** österr. Staatsbahnen: Bärn-Andersdorf, Barzdorf, Freiung im Böhmerwald, Goldenkron, Hořowitz, Kleinmünchen, Linz, Saar in Mähren, Salzburg, Schärding, Schüttenhofen, Stankau, Triesch, Troppau St.B., Winterberg. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Krasna, Proßnitz K.F.N.B., Troppau, Saybusch-Żywiec. Station der Österr. Nordwestbahn: Iglau. Station der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Müglitz	Landesgrenze bei Broczkó trs.,*) Marchegg trs., Bruck a. d. L. trs., Oderberg trs., Sudoměřic-Landesgrenze trs., Teschen trs., Vlarapaß trs., Wien K.F.N.B. trs. und Wien St.E.G. trs.	**Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter** 5000 kg **mit direkten** Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen, herzegowinischen Stationen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Seitens **der** Absender ist die Station, bis zu welcher das vorliegende Zugeständnis Anwendung finden soll, im Frachtbriefe vorzuschreiben	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Klasse I	Rücksichtlich der laut Spalte 5 begünstigten Strecken der am Zugeständnisse beteiligten österreichischen Privatbahnen **Klasse II** der bezüglichen Lokaltarife. Rücksichtlich des Durchlaufes auf den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschn. A, und den im Wiener Überfuhrtarife vom 1. Juli 1903 enthaltenen Linien, dann auf den im Hefte 3 genannten Lokalbahnen Budweis-Salnau, Deutschbrod-Saar, Strakonitz-Winterberg-Wallern und Wolframs-Teltsch-Zlabings nach den in Betracht kommenden Übergangsstationen der k. k. österr. Staatsbahnen **Klasse II** des Tarifes der betreffenden Bahnlinien	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Graz St.B. Graz S.B. trs.	Fehring-Landesgrenze trs.									

*) Nur gültig für Sendungen von Barzdorf, Bärn-Andersdorf und Troppau der k. k. österr. Staatsbahnen, Krasna, Proßnitz K.F.N.B. und Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Müglitz der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den Stationen der Ungarischen Nordwest-Lokaleisenbahn, den Stationen der Strecken der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen Nagy-Szombat—Szered—Lipótvár, sowie den nördlich von Üzbégh gelegenen ungarischen Stationen, ferner für Sendungen von der Station Saybusch-Żywiec der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Strecke der Ungarischen Nordwest-Lokaleisenbahn ab Broczkó bis Nagy-Szombat exkl.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1989 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	I. Backsteine und Ziegel aus feuerfestem Ton oder aus Schamotte; II. Mörtel der Pos. M—29 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905			**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906		Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlaggütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach den Donau-Umschlagsplätzen in Wien aufgegeben werden, in diesen Umschlagplätzen aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien hat bis Ende März 1907 zu erfolgen
				Dobrzan	Wien-Praterkai *)	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen		Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, und Wiener Überfuhrtarif vom 1. Juli 1903	ad I 108 II 90	88	20 2			
				Kosten					I 134 II 111	108	26 3			
				Obernitz					I 128 II 106	104	24 2			
				Nürschan					I 108 II 90	88	20 2			
				Ober-Břis					I 108 II 90	89	19 1			
				Radotin					I 108 II 90	88	20 2			
				Třemoschna					I 108 II 90	88	20 2			
				Hlubočep					I 106 II 89	88	18 1			
				Smichow					I 106 II 89	86	20 3			
				Nusle-Vršovic					I 104 II 87	86	18 1			
				Zliv					I 79 II 68	68	11 —			
				Komotau B.E.B.				Tarif, Teil II, Heft 1, des österr. Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, und Wiener Überfuhrtarif vom 1. Juli 1903	I 136 II 114	110	26 4			
				Rakonitz					I 116 II 97	95	21 2			
				Lužna-Lischan					I — II —	107	— —			
				Tschernowitz					I — II —	121	— —			
				Dobrzan	Wien-Donaukaibahnhof	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen		Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, und Wiener Überfuhrtarif vom 1. Juli 1903	I 114 II 97	89	25 8			
				Kosten					I 142 II 119	109	33 10			
				Obernitz					I 136 II 114	105	31 9			
				Nürschan					I 114 II 97	89	25 8			
				Ober-Břis					I 116 II 98	90	26 8			
				Radotin					I 114 II 97	89	25 8			
				Třemoschna					I 114 II 97	89	25 8			
				Hlubočep					I 114 II 97	89	25 8			
				Smichow					I 112 II 95	87	25 8			
				Nusle-Vršovic					I 112 II 95	87	25 8			
				Zliv					I 87 II 76	69	18 7			
				Komotau B.E.B.				Tarif, Teil II, Heft 1, des österr. Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, und Wiener Überfuhrtarif vom 1. Juli 1903	I 142 II 122	111	31 11			
				Rakonitz					I 124 II 105	96	28 9			
				Lužna-Lischan					I — II —	108	— —			
				Tschernowitz					I — II —	122	— —			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1990	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art etc. der Pos. E—5, lit c) und d), und E—6 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Altkladno B.E.B.	Wien-Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen, auch wenn diese Menge mit mehreren, höchstens jedoch mit fünf Frachtbriefen an verschiedene Empfänger aufgegeben und in einem Wagen verladen wird. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 188	Heller —	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche v o r Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach den Donau-Umschlagsplätzen in Wien aufgegeben werden, in diesen Umschlagsplätzen aber erst n a c h Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien hat bis Ende März 1907 zu erfolgen
				Komotau B.E.B.						205	—			
				Saaz B.E.B. oder k.k.St.B.				Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 202	188	14			
				Altkladno B.E.B.	Wien-Praterkai *)	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen			196	188	8			
				Komotau B.E.B.					209	205	4			
				Saaz B.E.B. oder k.k.St.B.					194	188	6			

*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt.

V.-B. Nr. 134 v. 21. XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1991	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Glas der Pos. 6–10a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Bleistadt B.E.B.	Wien-Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	234	177	57	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach den genannten Donau-Umschlagsplätzen und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlaggütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach den Donau-Umschlagsplätzen in Wien aufgegeben werden, in diesen Umschlagsplätzen aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien hat bis Ende März 1907 zu erfolgen
				Zieditz B.E.B.					225	168	57			
				Bleistadt B.E.B.	Wien-Praterkai*)	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen		Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	192	177	15			
				Helenenschacht Station				Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	194	175	19			
				Přibram					158	139	19			
				Staab					172	139	33			
				Stankau					171	139	32			
				Stupno-Břas					168	139	29			
				Taus					175	139	36			
				Třemoschna					168	139	29			
				Zieditz B.E.B.				Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	189	168	21			

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1992	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzleisten, vergoldet oder bronziert	Haida (B.N.B.)	Wien-Praterkai*)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	531 Heller	436 Heller	95 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmsscheine) über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach den Donau-Umschlagsplätzen in Wien aufgegeben werden, in diesen Umschlagsplätzen aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien hat bis Ende März 1907 zu erfolgen
					Wien-Donaukaibahnhof	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen			522 Heller	439 Heller	83 Heller			

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1993	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzschachteln der Pos. K—22 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	a) Nußdorf transit b) Wien-Praterkai*)	für Sendungen nach Ungarn und darüber hinaus	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. ad a) Aufgabe mit direkten nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen; ad b) die Sendungen müssen in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif, bezw. in Betracht kommende Verbandstarife	Verschieden	180 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand von Taus, bei Sendungen nach Wien-Praterkai außerdem noch der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente. Die erwähnten Belege müssen bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. Der in Rubrik 10 zugestandene Frachtsatz findet auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österr. Station nach Wien-Praterkai aufgegeben werden, in diesem Umschlagsplatze aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien-Praterkai hat bis Ende März 1907 zu erfolgen

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1994	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kanditen und Schokolade	Budweis	Wien-Praterkai *)	a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	a) 269 Heller b) 213 Heller	a) 227 Heller b) 172 Heller	a) 42 Heller b) 41 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmescheine) über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion Wien längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlaggütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoaut- noch eine bahnseitige Lokoabgabe statt. Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österr. Station nach den Donau-Umschlagsplätzen in Wien aufgegeben werden, in diesen Umschlagsplätzen aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien hat bis Ende März 1907 zu erfolgen
					Wien-Donaukaibahnhof	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen			a) 273 Heller b) 213 Heller	a) 230 Heller b) 172 Heller	a) 43 Heller b) 41 Heller			

Rubrik			
1. Fortlaufende Nummer	1995 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905		
2. Die Publikation erfolgt von der	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		
3. und im Namen der	beteiligten Verwaltungen		
4. Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Krystallisierte Soda, Glaubersalz, Chlorkalk, Salzsäure, Salpetersäure und Schwefelsäure		
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Aussig (Ö.N.W.B.), Schreckenstein	Aussig (Ö.N.W.B. oder St.E.G.), Schreckenstein	
nach	Korneuburg-Donaulände transit	Wien D.U.B. der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit	Wien-Donaukaibahnhof
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in den genannten Umschlagsplätzen zum Umschlage gelangen		Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906		
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes		
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	200 Heller	Besteht kein direkter Frachtsatz	216 Heller
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	130 Heller	142 Heller	146 Heller
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	70 Heller	—	70 Heller
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Die auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate nebst einem Nachweis, daß die Sendungen von dem betreffenden Donau-Umschlagsplatze auf dem Wasserwege weiterbefördert wurden. Die Vorlage der Dokumente ist vom Absender an die Direktion der betreffenden Aufgabsbahn, rücksichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen jedoch an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken, und müssen die bezüglichen Dokumente bei der Direktion der betreffenden Aufgabsbahn, bezw. bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen		
14. Besondere Bemerkungen	Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach den Donau-Umschlagsplätzen in Wien oder Korneuburg aufgegeben werden, in diesen Umschlagsplätzen aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien oder Korneuburg hat bis Ende März 1907 zu erfolgen		

Rubrik	1996
1. Fortlaufende Nummer	1996
2. Die Publikation erfolgt von der	V.-B. Nr. 134 v. 21. XI. 1905
3. und im Namen der	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** beteiligten Verwaltungen
4. Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Maschinen, landwirtschaftliche, sowie Ackergeräte, zerlegt und unzerlegt, aus Pos M—16 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Hracholusk
nach	Wien-Praterkai*)
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif, bezw. Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes, und Wiener Überfuhrtarif vom 1. Juli 1903
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	196 Heller
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	192 Heller
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	4 Heller
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach dem genannten Donau-Umschlagsplatze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen
Besondere Bemerkungen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlaggütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. Der in Rubrik 10 zugestandene Frachtsatz findet auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach Wien-Praterkai aufgegeben werden, in diesem Umschlagsplatze aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-hercegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien-Praterkai hat bis Ende März 1907 zu erfolgen

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
1997	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Bilin A.T.E., k.k.St.B.	Wien-Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	266	208	58	Im Rückvergütungswege	Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach einem der beiden Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente. Die Vorlage ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken, und müssen die bezüglichen Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach den Donau-Umschlagsplätzen in Wien aufgegeben werden, in diesen Umschlagsplätzen aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien hat bis Ende März 1907 zu erfolgen
				Eger k.k.St.B.					258	202	56			
				Hauenstein-Warta B.E.B.					298	242	56			
				Karlsbad B.E.B., C.B., K.J.					296	247	49			
				Marienbad k.k.St.B.					247	194	53			
				Wickwitz B.E.B.					302	246	56			
				Bilin A.T.E., k.k.St.B.	Wien-Praterkai*)	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen			258	208	50			
				Eger k.k.St.B.					258	202	56			
				Hauenstein-Warta B.E.B.					290	242	48			
				Karlsbad B.E.B., C.B., K.J.					288	247	41			
				Marienbad k.k.St.B.					247	194	53			
				Wickwitz B.E.B.					294	246	48			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1998	V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** beteiligten Verwaltungen	Papier aus Pos. P—2, lit. b) der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Freiung i. B.	Wien-Praterkai *)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlag gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	197 Heller	153 Heller	44 Heller	Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen gleichzeitige Vorlage der bezüglichen Frachtbrief-Duplikate und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente und ist die Vorlage vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken. Die bezüglichen Dokumente müssen bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlaggütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. **Der in Rubrik 10 zugestandene Frachtsatz findet** auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach Wien-Praterkai aufgegeben werden, in diesem Umschlagsplatze aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien-Praterkai hat bis Ende März 1907 zu erfolgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1999 (V.B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—2 lit a) und b) der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Zartlesdorf	Wien-Praterkai*)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	166, bezw. 132 Heller	116 Heller	50, bezw. 16 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach dem angeführten Donau-Umschlagsplatze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente. Die Vorlage dieser Dokumente ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken und müssen die bezüglichen Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen	
2000 (V.B. Nr 134 v. 21./XI. 1095)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—2 lit a) und Pappe der Pos. P—6 lit. b) der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Pilsen	Wien-Praterkai*)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien oder Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	208 Heller	181 Heller	27 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach Wien-Praterkai und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
				Budweis					143 Heller	116 Heller	27 Heller			

*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt.

Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche v o r Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach Wien-Praterkai aufgegeben werden, in diesem Umschlagsplatze aber erst n a c h Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien-Praterkai hat bis Ende März 1907 zu erfolgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2001	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zement der Pos. Z—1 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Königshof	Wien-Praterkai *)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien oder Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	89 Heller	79 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach Wien-Praterkai und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. Der in Rubrik 10 zugestandene Frachtsatz findet auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach Wien-Praterkai aufgegeben werden, in diesem Umschlagsplatze aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien hat bis Ende März 1907 zu erfolgen

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2002	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Zündhölzchen	Triesch	Wien-Donaukaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Sendungen unter 5000 kg; Aufrechthaltung der in den übrigen Rubriken enthaltenen einschlägigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	304 Heller	249 Heller	55 Heller	Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmsscheine) über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente, welche vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist und müssen die bezüglichen Dokumente bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien längstens bis Ende März 1907 erliegen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vor Schiffahrtseinstellung in einer österr. Station nach den Donau-Umschlagplätzen in Wien aufgegeben werden, in diesen Umschlagsplätzen aber erst nach Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien hat bis Ende März 1907 zu erfolgen
	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Zündhölzchen	Triesch	Wien-Praterkai*)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Sendungen unter 5000 kg; Aufrechthaltung der in den übrigen Rubriken enthaltenen einschlägigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen	299 Heller	245 Heller	54 Heller	Im Rückvergütungswege		

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2003	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zündhölzchen	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Freiung i. Böhmerwald, Goldenkron, Hořowitz, Kleinmünchen, Linz, Salzburg, Schärding, Schüttenhofen, Stankau, Triesch, Winterberg; Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Krasna, Proßnitz K.F.N.B., Troppau, Saybusch-Żywiec; Station der Österr. Nordwestbahn: Iglau; Station der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Müglitz	Korneuburg-Donauumschlag, Wien-Donauuferbahnhof, Wien-Praterkai*) Wien-Donaukaibahnhof	Aufgabe als **Frachtgut** in Mengen unter 5000 kg und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in einem der genannten Donau-Umschlagsplätze zum Umschlage gelangen Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Klasse I	Rücksichtlich der laut Spalte 5 begünstigten Strecken der am Zugeständnisse beteiligten österreichischen Privatbahnen Klasse II der bezüglichen Lokaltarife. Rücksichtlich des Durchlaufes auf den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A, und den im Wiener Überfuhrtarife vom 1. Juli 1903 enthaltenen Linien, sowie auf den im Hefte 3 genannten Lokalbahnen Budweis-Salnau, Strakonitz-Winterberg-Wallern und Wolframs-Teltsch-Zlabings Klasse II des Tarifes der betreffenden Bahnlinien mit Ausnahme der Stationsverbindungen, für welche besondere Frachtsätze verlautbart sind	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (Aufnahmsscheine) über den Versand nach einem der genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand auf dem Wasserwege nachweisenden Dokumente. Die Vorlage ist vom Absender an die Direktion der betreffenden Aufgabsbahn, rücksichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen jedoch an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken und müssen die bezüglichen Dokumente bei der Direktion der betreffenden Aufgabsbahn, bezw. bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien längstens bis Ende März 1907 erliegen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoauf- noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt. Die in Rubrik 10 zugestandenen Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche v o r Schiffahrtseinstellung in einer österreichischen Station nach den Donau-Umschlagsplätzen in Wien oder Korneuburg aufgegeben werden, in diesen Umschlagsplätzen aber erst n a c h Schiffahrtseinstellung einlangen und mit neuen Frachtbriefen nach ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Stationen oder nach dem Zollauslande statt auf dem Wasserwege mit der Bahn weiterbefördert werden. Die Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Weiterversand mit der Bahn ab Wien oder Korneuburg hat bis Ende März 1907 zu erfolgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2004 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1995	Böhmischen Commercialbahnen		Frachtgüter der Wagenladungsklassen A	Jičin B.C.B	Bakov B.C.B.	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 78	Heller 75	Heller 3	Im Kartierungswege		
			Frachtgüter der Wagenladungsklassen B						73	65	8			
			Spezialtarife 1						70	62	8			
			Spezialtarife 3	oder umgekehrt					48	42	6			
2005 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905			Kohle	Rokycan	Miröschau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens		Lokaltarif, bezw. „Anhang" zu demselben	Pro Tonne à 1000 kg in Hellern 120	90	30			
				„	Přikosic				240	150	90			
				„	Mešno-Lipnic				280	180	100			
				Nezvěstic	Přikosic				240	150	90			
				„	Mešno-Lipnic				190	130	60			
				Miröschau	Přikosic				140	100	40			
				„	Mešno-Lipnic				190	100	90			
			Koks	Rokycan	Miröschau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			120	90	30			
				Nezvěstic transit					280	230	50			
2006 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905		Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Mineralische Kohle, Koks und Briquettes	Schwadowitz-Eipel	Račic a. d. Trotina	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Koks gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg 436				
					Hořinoves					466				
					Sadova-Dohalic					526				
					Třebovětic					526				
					Hořic					532				
					Unter-Gutwasser-Baschnitz					532				
				via Smiřic										
				Schwadowitz-Eipel	Všestar					500				
				via Königgrätz										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2007 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	Böhmischen Commercialbahnen		Kohle und Eisenschlacke	Miröschau	diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Verwiegung auf der Geleisewage in Miröschau	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, „Teil I"		80 Heller Wägegeld in Miröschau pro Wagen		Im Kartierungswege		
2008 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905		beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle, Koks und Briquettes	Schwadowitz-Eipel		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Koks gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg				
					Detenic					866				
					Domousnic					944				
					Staré-Misto					756				
					Jičinoves					828				
					Kopidlno					846				
					Roždalovic					980				
					Dymokur					818				
2009 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905			Ziegel der Tarif-Pos. Z—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Detenic		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1906	Lokaltarif	Verschieden	Heller pro 100 kg				
					Bakov B.C.B.					18				
					Domousnic					10				
					Fürstenbruck					15				
					Jičin B.C.B.					15				
					Jičinoves					12				
					Kopidlno					10				
					Křinec					15				
					Libaň-Psinic					8				
					Nemyčoves					14				
					Nimburg St.E.G.					19				
					Ronov-Woskořinek					16				
					Roždalovic					12				
					Staré-Misto					14				
					Unterbautzen					12				
					Vodrubec					13				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2010 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	Böhmischen Commercialbahnen		Ziegel der Tarif-Pos. Z—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Domousnic	Bakov B.C.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1906	Lokaltarif	18	15	3	Im Kartierungswege		
					Detenic				11	10	1			
					Dymokur				24	19	5			
					Fürstenbruck				15	12	3			
					Hejkovic				16	12	4			
					Jičin B.C.B.				23	18	5			
					Jičinoves				18	15	3			
					Königstadtl B.C.B.				28	22	6			
					Kopidlno				16	13	3			
					Křinec				22	17	5			
					Libaň-Psinic				13	11	2			
					Nemyčoves				20	16	4			
					Nimburg St.E.G.				28	22	6			
					Ronov-Woskořinek				24	19	5			
					Roždalovic				19	15	4			
					Staré-Misto				22	17	5			
					Unter-Bautzen				10	9	1			
					Vobrubec				12	11	1			
					Žerčice				18	14	4			
				Dymokur	Bakov B.C.B.				34	27	7			
					Detenic				21	17	4			
					Domousnic				24	19	5			
					Fürstenbruck				31	25	6			
					Hejkovic				24	19	5			
					Jičin B.C.B.				24	19	5			
					Jičinoves				20	16	4			
					Königstadtl B.C.B.				11	10	1			
					Kopidlno				17	14	3			
					Křinec				10	9	1			
					Libaň-Psinic				19	15	4			
					Nemyčoves				22	17	5			
					Nimburg St.E.G.				18	14	4			
					Ronov-Woskořinek				13	11	2			
					Roždalovic				13	11	2			
					Staré-Misto				22	20	2			
					Taxis-Dobrovic				28	24	4			
					Unter-Bautzen				27	21	6			
					Vobrubec				28	23	5			
					Žerčice				26	21	5			
				a) Staré-Misto b) Jičin B.C.B.	Bakov B.C.B.				Verschieden	a) 25 b) 26	Verschieden			
					Detenic					a) 14 b) 15				
					Domousnic					a) 17 b) 18				
					Dymokur					a) 18 b) 19				
					Fürstenbruck					a) 22 b) 23				
					Hejkovic					a) 17 b) 18				
					Jičin B.C.B.					a) 8 b) —				
					Jičinoves					a) 8 b) 11				
					Königstadtl B.C.B.					a) 21 b) 22				
					Kopidlno					a) 11 b) 12				
					Křinec					a) 16 b) 17				
					Libaň-Psinic					a) 13 b) 14				
					Nimburg St.E.G.					a) 21 b) 22				
					Ronov-Woskořinek					a) 18 b) 19				
					Roždalovic					a) 14 b) 15				
					Staré-Misto					a) — b) 8				
					Taxis-Dobrovic					a) 20 b) —				
					Unter-Bautzen					a) 19 b) 20				
					Vobrubec					a) 20 b) 21				
					Žerčice					a) 19 b) 19				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2011 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Böhmischen Commercialbahnen**		Eisenschlacken	Miröschau	Rokycan	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	12	10	2	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Miröschau: Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Miröschau: Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate auf den Reklamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Dokumente sind spätestens bis Ende März 1907 vorzulegen	
			Eisen aller Art		Rokycan				Verschieden	11	Verschieden			Von den nebigen Frachtsätzen wird noch eine **Superrefaktie von 1 Heller** (ein Heller) pro 100 kg gewährt, wenn innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses ein **Minimal-Verfrachtungsquantum von 2000 Tonnen aufgebracht wird**
			Eisen und Eisenwaren der Klassen A		Nezvěstic				32	25	7			
			B						28	25	3			
			C						24	19	5			
			A			Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			32	25	7			Das zur Verfrachtung gelangende Quantum dieser Artikel wird in das zur Erreichung der Superrefaktie bedungene Minimalquantum von **2000 Tonnen** mit einbezogen, jedoch wird hierfür eine Superrefaktie **nicht** geleistet
			B											
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2012 V.B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Böhmischen Commercialbahnen**		Eisen aller Art	Miröschau (oder umgekehrt)	Rokycan	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	**Bei Sendungen nach Miröschau:** Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend. **Bei Sendungen von Miröschau:** Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Dokumente müssen spätestens bis Ende März 1907 in Vorlage gebracht werden	
2013 V.B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905			Niederschlesische Kohle und Koks	sämtlichen Versandstellen exkl. Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten des direkten Tarifes vom 1. November 1897 via Tinischt—Königgrätz	Hořitz und Unter-Gutwasser-Baschnitz	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Koks bestehenden Tarifbestimmungen		Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.D.B. Breslau nach Stationen der Ö.N.W.B. etc.	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg: 80		Auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
				Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode, Möhlten des direkten Tarifes vom 1. November 1897 via Tinischt—Königgrätz							32			
			Oberschlesische Kohle und Koks	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. Mai 1904 via Mittelwalde—Königgrätz—Sadowa				Tarif vom 1. Mai 1904 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.D.B. Kattowitz nach Stationen der B.C.B. etc.			70			

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publikation erfolgt: von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (1)
2014	V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Böhmischen Commercialbahnen**	Regiekohle der k. k. österr. Staatsbahnen	Rokycan	Nezvěstic	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Koks bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	280 Heller pro Tonne à 1000 kg	100 Heller pro Tonne à 1000 kg	180 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, auf welchen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen müssen und welche bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
				oder umgekehrt										
2015	V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Böhmischen Commercialbahnen**	Rüben	Jičin B.C.B.	Libaň-Psinic	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	21 Heller pro 100 kg	18 Heller pro 100 kg	3 Heller pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1907	
			Rübenschnitte	Libaň-Psinic	Jičin B.C.B.		vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	21 Heller pro 100 kg	18 Heller pro 100 kg	3 Heller pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
2016 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Staub- und Schmandkohlen, mineralische	Smečna-Sternberg (Schöllerschacht)	Kladno für Sendungen, welche ab dieser Station mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn weiterbefördert werden	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen für Kohlen, mineralische, allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller für 1000 kg 132	60**)	72	Im Kartierungswege		*) Für die Abstreifung in Altkladno wird die diesbezüglich festgesetzte Schleppbahngebühr abgesondert eingehoben. **) Außer diesem ermäßigten Frachtsatze gelangt noch die Einfahrtsgebühr in Kladno zur Einhebung
					Altkladno für Sendungen, welche ab dieser Station mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn weiterbefördert werden				132	85	47			
					Altkladno für Sendungen, welche ab dieser Station bahnseits mittels Schleppbahn abgestreift werden				132	91*)	41			
2017 V.-Bl. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.568-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Talk, Talkstein, auch gemahlen (Federweiß), Talkerde, Speckstein und Asbestine (Agalith, Nematolith)	Selsthal (k.k.St.B.) über Triest seewärts	den Hafenplätzen, angeführt im Tarife für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr, Teil II, Heft 1, unter B—II	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarife für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante)	Direkte Sonderfrachtsätze bestehen nicht	291 Centimes		Im Kartierungswege*)		†) Im Verkehre mit Haidar-Pacha (Haidar-Pascha) gelangt dieser Frachtsatz mit einem Anstoße von 25 Centimes für 100 kg zur Einhebung. *) Siehe auch Abschnitt C des in der Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Teil I
					B—I					241 Centimes †)				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2018	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.810-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Nadel- und Buchenholz aus Pos. H—17 a) und c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in den nachbenannten Bestimmungsstationen bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber auf eine daselbst einmündende Anschlußbahn übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905

Von	Nach: Babocsa	Balaton-Szt. György	Barcs	Berzencze	Boglár	Csáktornya	Fonyód-fürdötelep	Gelse	Gola	Kis-Szabadka	Komárváros	Légrád	Mariátelep	Mura-Keresztur	Mura-Kiraly	Nagy-Kanizsa	Siófok	Szántód	Szemes	Szt. Mihaly-Pacsa	Vizvár	Zákány
	Heller pro 100 kg																					
Deutsch-Landsberg	131	131	136	123	141	100	138	127	121	106	127	116	136	113	106	121	153	149	147	129	129	117
Krottendorf	118	118	123	110	128	87	125	114	108	93	114	103	123	100	93	108	140	136	134	116	116	104
Oberdorf	124	124	129	116	134	93	131	120	114	99	120	109	129	106	99	114	146	142	140	122	122	110
Preding-Wieselsdorf	120	120	125	112	130	89	127	116	110	95	116	105	125	102	95	110	142	138	136	118	118	106
Schwanberg	133	133	138	125	143	102	140	129	123	108	129	118	138	115	108	123	155	151	149	131	131	119
Wies	133	133	138	125	143	102	140	129	123	108	129	118	138	115	108	123	155	151	149	131	131	119

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2019 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 122.122/05		Güter aller Art	Wysočan Ö.N.W.B. transit und umgekehrt	Prag Ö.N.W.B. (Anglobank)	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	4 (vier) Kronen für den zweiachsigen Wagen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtdokumente bis spätestens Ende März 1907	Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Transporte, welche von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der Böhmischen Nordbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn oder der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (westlich und nördlich von Kolin) herstammen, erst in Wysočan auf die Österr. Nordwestbahn eintreten und im Lagerhause der Anglobank in Prag eingelagert werden oder umgekehrt von dem Lagerhause der Anglobank in Prag nach Stationen der genannten Bahnverwaltungen aufgegeben werden und via Wysočan zum Austritte gelangen
2020 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.902/05	Steyrtalbahn	Kohlen, mineralische	Breitenschützing Nußdorf trs. Schrambach	Steyrdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne 310 690 630	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2021 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.941/05	**beteiligten Verwaltungen**	**Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend**	Smichow k.k.St.B.	**Furth i. W. trs.**	**Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**vom 25. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen**	**Es bestehen derzeit keine direkten Frachtsätze**	**pro Wagenachse in Kronen** 18·08		**Im Kartierungswege**		
				Smichow k.k.St.B., Prag (Smichow) B.B.B.	**Eger trs.**			**Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der Buschtěhrader Eisenbahn**		20·22				
					Lindau trs. **Bregenz trs.** **Buchs (Rheintal) trs.**			**Tarif, Teil II, Heft 3, des Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes**		**pro Wagenachse in Francs** 57·34 57·34 57·34				
2022 V.-B. Nr. 134 v. 21./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 114.147/05		Eichenholzextrakt	Korneuburg	Laube	**Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Österr. Donau-Umschlagstarif vom 1. Juni 1905**		**a) 119 Centimes*)** **b) 110 Centimes*)**		**a) Im Kartierungswege** **b) Im Rückvergütungswege**	**ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Transport per Schiff von Belgrad nach Korneuburg, per Bahn von Korneuburg nach Laube und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen**	***) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt ad a) 12 Centimes, ad b) 6 Centimes für 100 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen von Belgrad, Mitrowitz und Zupanje bei direkter Abfertigung ab Belgrad über Korneuburg—Donau-Umschlag**

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 135. **Wien, 23. November 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Teilstrecke (Obermicheldorf—)Klaus—Spital am Pyhrn der Pyhrnbahn.

Am 19. November wurde die Teilstrecke (Obermicheldorf—)Klaus—Spital am Pyhrn der Pyhrnbahn mit den Stationen, bezw. Halte- und Ladestellen Schön (Haltestelle), Klaus (Station), Steyrling (Station), Dirnbach-Stoder (Station), St. Pankraz (Halte- und Ladestelle), Pießling (Station), Roßleithen (Halte- und Ladestelle), Windischgarsten (Station) und Spital am Pyhrn (Station) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Klaus, Steyrling, Dirnbach-Stoder, Pießling, Windischgarsten und Spital am Pyhrn, sowie die Halte- und Ladestelle Roßleithen für den Gesamtverkehr, die Halte- und Ladestelle St. Pankraz für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen, und die Haltestelle Schön für den Personen- und Gepäcksverkehr im Nachzahlungswege zur Eröffnung.

Gleichzeitig mit der Eröffnung der Strecke (Obermicheldorf—)Klaus—Spital am Pyhrn wurde die Kremstalbahnstrecke zwischen Obermicheldorf und Klaus-Steyrling mit den Stationen Herndl und Klaus-Steyrling und den Haltestellen Schön und Frauenstein aufgelassen.

Den Betrieb der Strecke führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshofe. Eine Entscheidung, womit ein Rekurs unter Verweisung auf die eingetretene Rechtskraft der angefochtenen Verfügung zurückgewiesen wurde, kann vor dem Verwaltungsgerichtshofe nicht wegen vermeintlicher Ungesetzlichkeit der Verfügung angefochten werden.

Nach der grundsätzlichen Bestimmung des § 2, Gesetz über den Verwaltungsgerichtshof vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ist die allgemeine Voraussetzung für die Kompetenz dieses Gerichtshofes das Vorliegen einer Entscheidung oder Verfügung einer Verwaltungsbehörde, und zwar der obersten Administrativbehörde (§ 5 leg. cit.), welche Entscheidung oder Verfügung deshalb in Beschwerde gezogen wird, weil sie gesetzwidrig sein und die Rechte des Beschwerdeführers verletzt haben soll, wobei es dem Beschwerdeführer obliegt, genau zu bezeichnen, inwieweit er sich durch die vermeintlich gesetzwidrige Entscheidung oder Verfügung in seinen Rechten für verletzt erachte (§ 18 leg. cit.).

Vorliegendenfalls wird die Entscheidung des galizischen Landesausschusses, datiert 4. März 1902, Z. 12.376, angefochten, mit welcher über den vom Beschwerdeführer gegen seine Gemeindeumlagenpflicht eingebrachten Rekurs dahin erkannt wurde, daß infolge der (wegen Versäumung der Einbringung des seinerzeitigen Rekurses an kompetenter Stelle) eingetretenen Rechtskraft des Beschlusses des Gemeinderates in Dolnawies, datiert 3. Dezember 1901, dieser an den Landesausschuß gerichtete Rekurs, ohne in eine meritorische Würdigung desselben einzugehen, zurückgewiesen wurde. Die gegen diese Entscheidung eingebrachte Beschwerde richtet sich nun nicht dagegen, was einzig und allein mit der ersteren ausgesprochen wurde, nämlich daß die eingetretene Rechtskraft der erstinstanzlichen Entscheidung

eine meritorische Überprüfung derselben ausschließe, sondern begehrt die Aufhebung der angefochtenen als einer ungesetzlichen Entscheidung lediglich „angesichts dessen", daß nach den maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen von der nicht auf dem Gemeinde-, sondern auf dem Gutsgebiete befindlichen Unternehmung des Beschwerdeführers Gemeindezuschläge nicht eingehoben werden durften. Es zeigt sich somit, daß der Ausspruch des Landesausschusses, der an ihn gerichtete Rekurs sei wegen Rechtskraft der erstinstanzlichen Entscheidung, ohne überhaupt irgendwie auf die meritale Frage einzugehen, als formell unzulässig zurückzuweisen (in welchem Ausspruche sich die angefochtene Entscheidung erschöpfte) gar nicht in Beschwerde gezogen erscheint, daß vielmehr die Beschwerde sich gegen eine behauptetermaßen merital ungesetzliche Entscheidung des Landesausschusses richtet, während eine solche gar nicht vorliegt, somit das Substrat für die von der Beschwerde behauptete Rechtsverletzung, nämlich eine diese Rechtsverletzung enthaltende oberinstanzliche Administrativentscheidung überhaupt vollständig fehlt, weshalb die Beschwerde im Sinne der §§ 2 und 21 leg. cit. wegen der offenbaren Unzuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes, in diesem Falle zu erkennen, als unzulässig zurückgewiesen werden mußte.

(Erkenntnis vom 31. Oktober 1903, Z. 11.082, Budw. Nr. 2082/A.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Schmalspurige Lokalbahnlinien im Gebiete von Innsbruck. (Erteilung der Betriebsbewilligung für die Saggenlinie.) Auf Grund des Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Zweiglinie „Museumstraße—Adolf Pichlerstraße" (Saggenlinie) der schmalspurigen Lokalbahnen im Gebiete von Innsbruck wurde von der bezüglichen Kommission die Betriebsbewilligung für die genannte Zweiglinie ab 18. November erteilt.

Projektierte schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Meran nach Lana. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. November auf Grund des Ergebnisses der am 20. Juni 1905 durchgeführten Trassenrevision und Stationskommission für eine mit der Spurweite von 1·0 m auszuführende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn mit teilweiser Straßenbenützung von Oberlana nach Untermais, bezw. bis nach Meran, die Trassenführung der genannten Kleinbahn in ihrer ganzen Ausdehnung, nach Maßgabe des der eingangs bezeichneten Amtshandlung vorgelegenen Projektes, für die Verfassung des Detailprojektes genehmigt. [E.-M.-Z. 36.635.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 18. Oktober dem Karl Wildner und dem Soma Borzséki in Budapest für eine in Ergänzung des in Siebenbürgen konzessionierten Székler Lokalbahnnetzes von der zukünftigen Station Gyergyó-Ditró ausgehende, mit Berührung des Mineralbades und Kurortes Borszék bis Gyergyó-Bélbor führende normal-, eventuell schmalspurige Lokalbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 21. Oktober dem Dr. Julius Kepich in Budapest für:
a) eine von der zukünftigen Station Kis-Köszeg der projektierten Lokalbahnen Kis-Köszeg—Zombor und Kis-Köszeg—Baranya-Monostor und der Donau-Dampfschiffahrtsstation Kis-Köszeg abzweigende, bis Harkány führende;
b) eine von der zukünftigen Station Harkány der Linie a) abzweigende, diese in der Station Baranya-Sellye mit der Lokalbahn Baranya-Szent-Lörincz—Baranya-Sellye—Našic (-Eszék) verbindende;
c) eine von der Station Baranya-Sellye aus die Linie b) über Zador in der Station Üszög mit der Lokalbahn Somogy-Szobb—Üszög—Barcs verbindende;
d) eine von der Station Baranya-Sellye aus die Linien b) und c) in der Station Darány oder Bygócz mit der Linie Pécs (Fünfkirchen)—Darány—Barcs und weiterhin an einem geeigneten Punkte mit der slawonischen Draubahn Belišce—Noskovci—Prandanovci verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 21. Oktober der Firma „Petrosényi-Livazény-Lupeny helyi érdekü vasut részvina társaság" für eine von der Station Livazény der gesellschaftlichen Linie Piski—Petrosény—Livazény—Lupény abzweigende, bis in den Bereich des Vulkan-Szoros (Paß) zum seinerzeitigen Anschlusse an die auf rumänischem Gebiete projektierte Linie Vulkan-Paß—Tirgul-Ju (Fortsetzung der rumänischen Linie Filiasi—Tirgul-Ju) führende normalspurige Lokal-, eventuell erstklassige Eisenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 26. Oktober dem Wilhelm Sebestiani in Nagy-Kürtös und Konsorten für:
a) eine von der zukünftigen Station Szklabonya der projektierten Lokalbahn Balassa-Gyarmat—Szklabonya—Kékkó abzweigende, bis Dobronya führende;
b) eine von der zukünftigen Station Dobronya ausgehende und diese in der Station Zólyom (Altsohl) mit der Linie Zólyom—Zólyom-Brezö (Brezova),
c) eine von der Station Zólyom aus die Linie b) in der Endstation Korpona (Karpfen) mit der Lokalbahn Ipolyság-Korpona verbindende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eilzugsverkehr.) Die Station Mezö-Kövesd der Linie Füzesabony—Mezö-Kövesd—Miskolcz (—Lawoczne-Lemberg) wurde bedingungsweise als Haltestelle für den Verkehr der Schnellzüge eröffnet.

Waldindustriebahn im Komitate Bihar. (Betriebseröffnung.) Ende Oktober d. J. wurde die von der Station Sólyom der Linie Nagyvárad (Großwardein)—Sólyom—Vaskoh-Burest ausgehende, in den Bereich der Biharer Forstreviere führende, 12 km lange Waldindustriebahn dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselbe ist auch für den Personenverkehr eingerichtet.

Ausland.

Preußen. (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen Direktionsbezirk Altona: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Neumünster—Neustadt i. H. gelegene Station Gremsmühlen erhält in Hinkunft die nähere Bezeichnung „Malente-Gremsmühlen".

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Die jetzige Station Pfronten der Lokalbahn Kempten-Pfronten erhält vom Zeitpunkte der Eröffnung der Fortsetzungsstrecke dieser Lokalbahn bis Pfronten-Steinach, d. i. voraussichtlich im Laufe des Monates November, die nähere Bezeichnung „Pfronten-Ried".

Baden. (Großherzogl. Badische Staatseisenbahnen: Stationsnamenverwechslung.) Die General-Direktion der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen macht auf die bei der Abfertigung der Gütersendungen häufig vorkommende Verwechslung der an der Bahnstrecke Wertheim—Lauda gelegenen und für den gesamten Güterverkehr eröffneten Station Bronnbach und der nur für den Eilstückgutverkehr eröffneten, an der Bahnstrecke Basel—Schopfheim gelegenen Station Brombach aufmerksam.

Italien. (Ausdehnung des Betriebsnetzes der Staatsbahnen.) Einem offiziellen Ausweise zufolge hatte das Betriebsnetz der Staatsbahnen am 1. Juli 1905 eine Ausdehnung von 10.849 km. Hiervon waren unterstellt den Betriebsdirektionen:

Turin 1839 km, Mailand 1446 km, Venedig 1187 km, Genua 605 km, Florenz 1127 km, Rom 1588 km, Neapel 1939 km, Palermo 1095 km; die Verbindungslinien zur Meerenge von Messina hatten eine Länge von 23 km. Die den einzelnen Betriebsdirektionen zugewiesenen Linien sind folgende:

Betriebsdirektion Turin (1839 km).

Torino—Bussoleno—Modane (94 km), Bussoleno—Susa (8 km), Torino—Alessandria (91 km), Tofarello—Chieri (9 km), Torino—Torre-Pelice (55 km), Bricherasio—Parge (13 km), Tofarello—Cuneo (75 km), Savigliano—Saluzzo (15 km), Cuneo—Vievola (43 km), Airasca—Cavallermaggiore (36 km), Moretta—Saluzzo (15 km), Saluzzo—Cuneo (33 km), Cavallermaggiore—Cantalupo (90 km), Carmagnola—Bra (21 km), Bra—Sacona (99 km), Ceva—Ormea (36 km), Alessandria—Acqui (34 km), Cunea—Mendovi—Bastia (37 km), Acqui—San-Giuseppe di Cairo (50 km), Castagnole—Asti—Mortara (94 km), Mortara—Milano (52 km), Asti—Nizza—Acqui (45 km), Torino—Peho (136 km), Chivasso—Ivrea (33 km), Avrea—Aosta (67 km), Chivasso—Casale (49 km), Vercelli—Valenza (42 km), Vercelli—Mortara-Cava und Carbonara-Cava—Manara (63 km), Novara—Varallo (55 km), Novara—Domodossola (90 km), Terreberetti—Pavia (41 km), Alessandria—Arana (103 km), Oleggio—Luino—Pino (66 km), Santhia—Romgnano (49 km).

Betriebsdirektion Mailand (1446 km).

Milano—Rho-Sesto und Calende—Arona—Domodossola (123 km), Galarate—Varese—Porto-Ceresio (34 km), Callarate—Laveno (32 km), Milano—Chiasso (52 km), Milano—Bogoredo—Bologna (226 km), Milano—Verona (146 km), Bergamo—Cremona (87 km), Rovato—Lecco (65 km), Pavia—Casalpusterlengo (43 km), Cremona—Codogno (28 km), Cremona—Mantova (63 km), Albate—Comerlata—Lecco (37 km), Seregno—San-Pietro (32 km), Monza—Calolzio (31 km), Olmeneta—Brescia (40 km), Palazzolo—Paratico (10 km), Parma—Piadena—San-Zeno (86 km), Brescia—Iseo (24 km), Lecco—Colico (39 km), Colico—Chiavenna (27 km), Colico—Sondrio (41 km), Parma-Vezzana (112 km), San Stefano—Sarzana (8 km), Bologna—Poppio—Rusca (60 km).

Betriebsdirektion Venedig (1187 km).

Verona—Mantova (34 km), Mantova—Modena (65 km), Padova—Bologna (123 km), Mantova—Cerea (38 km), Legnago—Monselice (38 km), Mestre—Pontebba (195 km), Udine—Cormons (19 km), Mestre—Dona-Portogruaro und Cosarsa—Spilinbergo (100 km), Mestre—Venezia (9 km), Mestre—Vicenza—Verona (110 km), Verona—Ala (41 km), Dossobuono—Adria—Chioggia (147 km), Ferrara—Ravenna—Rimini [exkl.] (124 km), Lugo—Lavezzola (23 km), Treviso—Belluno (86 km), Treviso—Motta di Livenza (35 km).

Betriebsdirektion Genua (605 km).

Milano—Rogoredo—Voghera (56 km), Tortona—Novi (19 km), Alessandria—Piacenza (97 km), Sanpierdarena—Savona—Ventimiglia (156 km), Genova P. P. e Sculi-Spezia (107 km), Alessandria—Novi—Genova (76 km), Acqui—Sanpierdarena—Bressana—Broni (15 km), Succursale dei Giovi (23 km).

Betriebsdirektion Florenz (1127 km).

Spezia (exkl.)—Pisa—Cecina und Campiglia—Montepesculi—Crossetto (221 km), Avenza—Carrara (5 km), Viareggio—Lucca (23 km), Lucca—Bagni di Lucca (24 km), Pisa—Livorno M. (20 km), Pisa—Empoli—Fiorenza (79 km), Livorno M.—Colle-Salvetti (18 km), Cecina—Volterra (30 km), Campiglia—Piombino (14 km), Bologna—Pistoia—Fiorenza (133 km), Fiorenza—Arezzo—Torontola—Chiusi (151 km), Asciano—Montepescali (85 km), Empoli—Sciena—Chiusi (155 km), Pistoia—Pisa (67 km), Faenza—Fiorenza (101 km).

Betriebsdirektion Rom (1588 km).

Chiusi—Orie—Roma (165 km), Grosseto—Roma con diramazione und Palo—Ladispoli (192 km), Viterbo—Attigliano (40 km), Ponte-Galera—Fiumicino (11 km), Torontola—Foligno (83 km), Roma—Sulmona (172 km), Orte-Terni (inkl.)—Falconara—Ancona (204 km), Fabriano—Urbino (80 km), Albacina—Porto-Civitanova (87 km), Viterbo—Capranica—Trastevere und Roma—San-Paolo (89 km), Capranica—Ronciglione (8 km), Ciampino—Frascati (10 km), Ciampino—Velletri—Segni P. (52 km), Velletri—Terrasina (80 km), Avezzana—Roccasecca (80 km), Roma—Cossino (138 km), Roma—Albano—Cechina und Roma-Nelluno (97 km).

Betriebsdirektion Neapel (1939 km).

Cassino—Caserta—Cancello—Napoli-Porto (116 km), Casanello—Vairano—Isernia (46 km), Sparanise—Gaeta (60 km), Avellino—Cancello e diramazione und Condola—Nocera (79 km), Avellino—Benevento (30 km), Torre-Annunciata—Castellamare und Gragnano e diramazione ai porti (16 km), Avellino—Rochetta—San Antonio (119 km), Cancello—Torre-Annunciata C. (31 km), Napoli—Potenza—Taranto (316 km), Salerno—Mercato—San Severino (18 km), Taranto—Brindisi e porto (72 km), Battipaglia—Reggio—Calabria-Centrale (400 km), Sicignano—Lagonegro (78 km), Sibari—Coscenza—Piatrafitta (78 km), Catanzaro—Eufemia (47 km), Metaponte—Reggio—Calabria e porto (433 km).

Betriebsdirektion Palermo (1095 km).

Messina P.—Siracusa (183 km), Valsavoia—Caltagirone (67 km), Siracusa P.—Licuta (222 km), Messina—Termini-Imerese (195 km), Palermo P.—Porto-Empedocie (152 km), Biocca—San Caterina-Canivatti und Aragona—Coldara (173 km), San Caterina—Xirgi-Rocca—Palumba (57 km), Canicatti—Licata (46 km).

Linien zur Meerenge von Messina (23 km).

Messina-Porto Reggio [—Calabria porto] (15 km), Messina—Porto-Villa-San Giovanni (8 km).

China. (Eisenbahneröffnung.) Am 13. November ist die Eisenbahn von Peking nach Hankau eröffnet worden.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens. Mitteilungen des Herrn Vereinspräsidenten, beh. aut. Zivilingenieurs E. A. Ziffer über den VII. Internationalen Eisenbahnkongreß in Washington 1905. Zum erstenmal tagte der Internationale Eisenbahnkongreß auf amerikanischem Boden. Der Kongreß, dessen Sitzungen in der Zeit vom 3. bis 12. Mai 1905 stattfanden, wurde von den Regierungen von 46 Ländern, darunter Österreich und Ungarn und zum erstenmal Deutschland, beschickt. An den Verhandlungen haben 404 Staats- und Privateisenbahnverwaltungen mit rund 500.000 km Bahnen teilgenommen, welche durch 568 Delegierte, hiervon 286 Fremde und 282 Amerikaner, vertreten waren. Am Abende des 3. Mai fand das von der American Railway Guild zu Ehren der Mitglieder des Kongresses veranstaltete Festmahl statt, bei welchem der Vorsitzende Th. N. Ely, Maschinendirektor der Pennsylvaniabahn, die eigenartige Gründung dieses amerikanischen Vereines und im weiteren Verlaufe seiner Rede die Frage der Transportkosten der Eisenbahnen besprach. Am 4. Mai, vormittags, erfolgte die feierliche Eröffnung des Kongresses, wobei in Vertretung des Präsidenten der Vereinigten Staaten von Nordamerika der Vizepräsident Ch. W. Fairbanks die Kongreßteilnehmer namens der Regierung und des amerikanischen Volkes begrüßte und in einer interessanten Rede die Aufgaben der Eisenbahn im modernen Kulturleben erörterte. Namens der permanenten Kommission des Kongresses sprach der Generalinspektor der Belgischen Staatseisenbahnen Ernst Gerard. Er erinnerte im Eingange seiner bemerkenswerten Rede daran, daß es nun zwanzig Jahre sind, seit Belgien das fünfzigjährige Jubiläum der ersten Eisenbahn am europäischen Kontinente gefeiert hat. Redner schilderte dann die großen Errungenschaften, welche die Vereinigten Staaten von Nordamerika auf dem Gebiete der Dampfeisenbahnen, der Fahrbetriebsmittel, Werkstätteneinrichtung und der elektrischen Eisenbahnen, sowie der Kraftstationen aufweisen, und gab der Erwartung Ausdruck, daß hierdurch den Kongreßteilnehmern ein dankbares Feld des Studiums und Gelegenheit zur Bereicherung ihrer Fachkenntnisse sich darbieten wird. Stuyvesant Fish begrüßte hierauf als Präsident des Kongresses und namens des amerikanischen Eisenbahnvereines die Versammlung, wobei er, von Großbritannien als der Wiege der Eisenbahnen ausgehend, in einem durch ein interessantes statistisches Material ergänzten Rückblicke die Geschichte der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten bis zu ihrer heute erlangten, ungeahnten Ausdehnung vorführte. Die zur Beratung gelangten und in fünf Sektionen behandelten Fragen umfaßten folgende Gegenstände: Sektion I: Auswahl des Holzes und des Verfahrens bei Tränkung von Eisenbahnschwellen; Ursachen der Fäulnis im Tropenklima und Maßregeln zur Abhilfe. Schienen für Schnellzugstrecken. Verbesserte Herzstückanordnung: federnde Herzstücke und bewegliche Kreuzungen. Bauweise in Beton mit Eiseneinlagen. Sektion II: Lokomotiven für schweren Zugdienst. Doppelte und mehrfache Besetzung der Lokomotiven. Selbsttätige Kupplungen. Elektrischer Zugbetrieb. Sektion III: Beleuchtung, Heizung und Lüftung der Züge (im Vereine mit Sektion II). Selbsttätiges Signalblocksystem. Gepäcks- und Eilgutbeförderung. Personenbeförderung im Vorortverkehre. Sektion IV: Tarife für Beförderung von gewöhnlichen Gütern. Buchführung. Regelung der Dienstdauer. Wohlfahrtseinrichtungen. Sektion V: Einfluß der wirtschaft-

lichen Bahnen auf Hauptbahnen. Finanzielle Beteiligung des Staates und der Ortsbehörden beim Baue und Betriebe von wirtschaftlichen Bahnen. Einrichtung eines billigen Betriebsdienstes auf Nebenbahnen und wirtschaftlichen Bahnen (im Vereine mit Sektion III). Betrieb mit Kraftwagen (im Vereine mit Sektion IV). — Mit dem Kongresse war eine Ausstellung verbunden, welche in instruktiver Weise alle auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens verwendeten Einrichtungen zur Darstellung brachte. An den Kongreß schlossen sich zwei von dem Ortsausschusse des amerikanischen Eisenbahnvereines veranstaltete Rundreisen.

Österr. Nordwestbahn. (Generalversammlung.) Am 31. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Theodor Ritter v. Taussig und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. Viktor Röll die diesjährige (40.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Österr. Nordwestbahn statt. An derselben nahmen 43 Aktionäre teil, welche 70.805 Aktien mit 7079 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte für das Betriebsjahr 1904 wurden auf dem garantierten Netze befördert 6,408.730 Personen (gegen 6,247.655 im Jahre 1903), 9313 t Gepäck (8638 t), 3,961.461 t Eil- und Frachtgüter (3,910.839 t). Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre K 6,466.561·13 (K 6,418.361·09), aus dem Gepäcksverkehre K 283.065·60 (K 272.561·82) und aus dem Güterverkehre K 18,513.153·37 (K 18,174.307·92). Auf dem Ergänzungsnetze wurden befördert 2,494.149 Personen (2,463.252 Personen), 4568 t Gepäck (4463 t) und 3,903.462 t Eil- und Frachtgüter (4,007.366 t); vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehre K 2,568.730·66 (K 2,574.760·19), aus dem Gepäcksverkehre K 118.486·23 (K 110.214·36) und aus dem Güterverkehre K 13,182 820 25 (K 13,775.609·31).

Es betrugen:

a) Garantiertes Netz: Die gesammten Betriebseinnahmen K 25,990.277·44 (K 25,582.294·83), die Betriebsausgaben K 13,318.542·54 (K 13,117.861·12), der Betriebsüberschuß Kronen 12,671.734·90 (K 12,464.433·71) und der Betriebs-Nettoertrag K 9,068.679·44 (K 9,207.490·08). Da das Reinerträgnis für das garantierte Netz pro 1904 in Silber K 9,192.896·96 (K 9,192.896·96) betrug, so ergab sich ein Abgang von K 124.217·52, welcher konzessionsmäßig von der Staatsverwaltung zu decken war. (Im Vorjahre ergab sich ein Überschuß von K 14.593·12, dessen Hälfte konzessionsmäßig an die Staatsverwaltung abgeführt wurde.) Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 61·92 Prozent (63·80 Prozent).

b) Ergänzungsnetz: Die gesamten Betriebseinnahmen K 16,300.351·23 (K 16,890.395·98), die Betriebsausgaben Kronen 7,894.703·80 (K 7,997.804·66), der Betriebsüberschuß K 8,405.647·43 (K 8,892.591·32) und der Betriebs-Nettoertrag K 5,927.426·50 (K 7,731.147·60). Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 63·32 Prozent (53·85 Prozent).

Der Rechnungsabschluß ergab:

a) Für das garantierte Netz: Abgang K 368.438·47 (K 530.104·75). Da dieser Ausfall aus dem zur Einlösung des am 1. Juli 1905 fälligen Coupons der Stammaktien bestimmten Betrage von K 1,800.000 (wie im Vorjahre) bedeckt wurde, verblieben noch K 1,431.561·53 (K 1,269.895·25). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 291.850·31 (K 100.887·74, wozu im Vorjahre noch der Anteil an dem Überschusse des Ergänzungsnetzes per K 541.067·32 hinzukam) stand ein Betrag von K 1,723.411·84 (K 1,911.850·31) zur Verfügung der Generalversammlung.

b) Für das Ergänzungsnetz: Nach Abzug der zur planmäßigen Tilgung der Aktien lit. b) entfallenden Quote und nach Hinzurechnung des Gewinnvortrages vom Vorjahre stand ein Betrag von K 2,714.852·68 (K 601.316·83) zur Verfügung der Generalversammlung.

Der Geschäftsbericht wurde zur Kenntnis genommen, der Rechnungsabschluß genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner wurde beschlossen: a) bezüglich des garantierten Netzes vom Gewinne den am 1. Juli 1905 fälligen Coupon der Stammaktien mit K 7 (K 9) einzulösen und den Restbetrag von K 463.411·84 (K 291.850·31) auf neue Rechnung vorzutragen; b) bezüglich des Ergänzungsnetzes von dem Gewinne den am 1. Juli 1905 fälligen Coupon der Aktien lit. B mit K 16 (K 21, Genußscheine K 1) einzulösen und den Restbetrag von K 545.620·68 (K 461.316·83) auf neue Rechnung vorzutragen.

Die turnusmäßig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Dr. Josef Ritter Mitscha v. Maerheim und Adolf Ritter v. Schenk wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung.

[E.-M.-Z. 33.238]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CLVII. Stückes.) Das am 31. Oktober 1905 herausgegebene CLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2099: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Oktober 1905, Z. 48.434, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Gurkfeld (Krain) nach Kroatien-Slawonien.

— (Inhalt des CLVIII. Stückes.) Das am 4. November 1905 herausgegebene CLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2100: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. November 1905, Z. 49.007, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slawonien.

— (Inhalt des CLIX. Stückes.) Das am 7. November 1905 herausgegebene CLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2101: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 24. Oktober 1905, Z. 154.232, betreffend die Maßnahmen aus Anlaß der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

— (Inhalt des CLX. Stückes.) Das am 8. November 1905 herausgegebene CLX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2102: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 2. November 1905, Z. 245.301, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 2103: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 30. Oktober 1905, Z. 172.941/I, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Verkehr mit Borstenvieh im Bezirke Sanskimost.

— (Inhalt des CLXI. Stückes.) Das am 9. November 1905 herausgegebene CLXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2104: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. November 1905, Z. 50.101, enthaltend veterinär-polizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des CLXII. Stückes.) Das am 11. November 1905 herausgegebene CLXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2105: Verordnung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 31. Oktober 1905, Z. 157.745, betreffend die Bestimmung der Station Turka als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des CLXIII. Stückes.) Das am 13. November 1905 herausgegebene CLXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2106: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. November 1905, Z. 50.456, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den politischen Bezirken Gottschee und Tschernembl in Krain nach Kroatien-Slawonien.

— (Inhalt des CLXIV. Stückes.) Das am 17. November 1905 herausgegebene CLXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2107: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. November 1905, Z. 51.170, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 2108: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 12. November 1905, Z. 34.045, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine und deren Rohprodukte aus mehreren politischen Bezirken in der Bukowina.

— (Inhalt des CLXV. Stückes.) Das am 18. November 1905 herausgegebene CLXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2109: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 18. November 1905, Z. XII-28/9, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2110: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 29. Oktober 1905, Z. 69.936, betreffend die Bestimmung der Station Gjulaves als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal, Verciorova und Verestorony.

Einführung neuer Fahrpreise.

Vom 1. Dezember 1905 angefangen gelangen von Piräus und Smyrna nach Wien Staats- oder Nordbahnhof und Wien Westbahnhof, bezw. umgekehrt nachstehende Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zur Einführung:

Von	Nach	Über	Schnellzug: Einfache Fahrkarten I. Kl.	Schnellzug: Einfache Fahrkarten II. Kl.	Schnellzug: Hin- und Rückfahrkarten I. Kl.	Schnellzug: Hin- und Rückfahrkarten II. Kl.	Gepäcksfracht für je 10 kg
oder umgekehrt			Francs				
Pyräus	Wien St.E.G./K.F.N.B. *) . . .	Predeal—Budapest—Marchegg / Bruck-Királyhida	221·85	141·65	347·20	224·70	2·63
Smyrna	Wien St.E.G./K.F.N.B. *) . . .		195·85	129·65	310·60	207·00	2·63
Pyräus	Wien Westbhf. *) . . .		227·10	144·80	357·70	231·00	2·95
Smyrna	Wien Westbhf. *) . . .		201·10	132·80	321·10	213·30	2·95
Pyräus	Wien St.E.G./K.F.N.B. *) . . .	Verciorova—Orsova—Budapest—Marchegg / Bruck-Királyhida	236·35	150·75	366·50	236·65	3·15
Smyrna	Wien St.E.G./K.F.N.B. *) . . .		210·35	138·75	329·90	218·95	3·15
Pyräus	Wien Westbhf. *) . . .		241·60	153·90	377·00	242·95	3·47
Smyrna	Wien Westbhf. *) . . .		215·60	141·90	340·40	225·25	3·47

*) Ab Wien St.E.G./K.F.N.B. und Wien Westbhf. werden die Fahrkarten erst im Bedarfsfalle aufgelegt.

Wien, am 16. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1779]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Ławryków für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 15. November 1905 wird die zwischen den Stationen Dobrosin und Kamionka-Lipnik in km 52·4/5 der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) gelegene Haltestelle Ławryków für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Lemberg, im November 1905. St.-B.-D.-Z. 93.849/05.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1780]

Direkter Güterverkehr zwischen Österreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil I und Teil II, Heft 1, und Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. Mai 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangen

a) ein neuer Tarif, Teil I, allgemeine und besondere Bestimmungen nebst Warenverzeichnis, und

b) ein neuer Tarif, Teil II, Heft 1,

für den obgenannten Güterverkehr zur Einführung.

Hierdurch werden die gleichnamigen Tarife, Teil I, samt den Nachträgen I—VI und Teil II, Heft 1, samt

den Nachträgen I—VI, beide gültig seit 1. Mai 1898, außer Kraft gesetzt.

Der neue Tarif, Teil I, ist durch geringe Ergänzungen erweitert worden.

Der neue Tarif, Teil II, Heft 1, enthält im allgemeinen die gleichen Klassengut- und Ausnahmetarife; neu einbezogen sind die Ausnahmetarife Nr. 38 (Malz), Nr. 39 (Holzpapierstoff) und Nr. 41 (Porzellan); der bisherige Ausnahmetarif Nr. 24 (Blauöl) enthält nunmehr die Artikel Petroleum, Benzin, Petroleumnaphtha und Mineralschmieröl.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, sowie bei den bedeutenderen Stationen zum Preise von

ad a) K 3·00 oder Franken 3·20,
ad b) K 2·00 oder Franken 2·10

pro Stück erhältlich.

Wien, am 18. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.609/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1781]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Ergänzung des Tarifes, Teil II.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, sind auf Seite 14 und 15 des Haupttarifes, bezw. auf Seite 5 des Nachtrages I folgende Ausnahmesätze nachzutragen:

Bei	Allgemeine Wagenladungsklasse C¹	C²
	Franken für 100 kg	
Nürnberg Dutzendteich	4·26 [31])	3·03 [31])
Röthenbach b. Lauf	4·30 [31])	3·06 [31])

Die Anmerkung [31]) am Fuße der betreffenden Seiten ist wie folgt abzuändern:

[31]) Nur gültig für Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewichte von mindestens 3 kg in der Richtung nach Triest u. s. w.

Die seitherigen Ausnahmesätze treten mit 1. Dezember 1905 außer Kraft.

Wien, am 17. November 1905. S.B. Z. 13.738-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1782]

Einführung eines Frachtsatzes für Talksteine von Weiz nach Czernowitz.

Mit Gültigkeit vom 7. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Talksteinen der Position T—5 a) der Güterklassifikation des vom 1. Juli 1905 gültigen Tarif-Teiles I, Abteilung B, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Weiz nach Czernowitz der Frachtsatz von 325 Heller pro 100 kg im Kartierungswege zur Einführung.

Wien, am 20. November 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1783]

Böhmischer Braunkohlenverkehr nach dem Inlande.

Einführung direkter Frachtsätze nach Stockerau Ö.N.W.B. und Stockerau L.B.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1907, gelangen für Kohle, mineralische, nach Stockerau Ö.N.W.B. und Stockerau L.B. bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Bestimmungen des obgenannten Tarifes nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von	Nach Stockerau L.B.	Stockerau Ö.N.W.B.
	Heller pro Tonne	
Brüx A.T.E.	948	—
Dux A.T.E.	914	—
Seidowitz	—	948
Bruch, Dux-Liptitz, Eisenberg, Kosten, Ober-Georgenthal, Oberleutensdorf, Ossegg und Ossegg II, Ossegg-Riesenberg, Rosenthal - Graupen, Teplitz - Waldthor, Wiesa - Oberleutensdorf	—	980

Wien, am 18. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.001/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1784]

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 20. Juli 1904.

Am 1. Dezember 1905 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag, welcher Berichtigungen der Kilometertabellen und Änderungen von Stationsnamen enthält, in Wirksamkeit.

Wien, am 20. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.264/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1785]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Annahme von Kohlen- und Kokssendungen für Wien Nordbahnhof.

Vom 23. November 1905 an werden Kohlen- und Kokssendungen für Wien Nordbahnhof zur Beförderung unbeschränkt wieder angenommen.

Wien, im November 1905.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1786]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Genehmigung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien.

Die in diesem Monate kundgemachte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist für in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter in der Station Wien auf zwei Tage wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. November 1905, Z. 53.267/16 a, genehmigt.

Wien, im November 1905.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1787]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter etc.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für die nachbenannten Güter unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

a) Für Eil- und Frachtgüter:

Holitz Chr.H.

Von oder nach	Eilgut			Frachtgut		
	gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A
	Frachtsätze in Heller für 100 kg					
Reichenberg S.N.D.V.B.	725	304	237	249	198	176
Wlaschim B.Wl.	699	330	307	296	238	206

b) Für Emballagen, gebrauchte, leere, laut Abschnitt C—V a und b des Tarifes, Teil I, bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen:

von Holitz Chr.H. nach Wlaschim B.Wl. oder umgekehrt . . . . 148 Heller für 100 kg

Wien, am 20. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1788]

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn - Gesellschaft anderseits.

a) Tarif-Teil II, Heft 2.
b) Anhang zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem ad a) genannten, vom 1. Jänner 1902 gültigen Tarife ist sub III. „Stationstarife" auf Seite 1448/24 in der Relation Vysočan—Schlan der Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut von 294 Heller auf **249** Heller pro 100 kg abzuändern.

In dem ad b) genannten, vom 1. August 1905 gültigen Tarifanhange ist sub b) „Einzelne Artikel etc." auf Seite 1480/3 unter Post-Nr. 43 in der Verkehrsrelation Vysočan (B.N.B.)—Rožmital der Frachtsatz für Wein als Eilgut von 76 Heller auf **176** Heller für 100 kg zu berichtigen.

Diese Abänderungen treten sofort in Wirksamkeit.

Wien, am 21. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.763/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 135 v. 23. XI. 1905. [1789]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft

zugleich namens der Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno.

Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Gütern nach, bezw. von Sudoměř-Skalsko.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Sobotka gelangt die zwischen den Stationen Sudoměř und Skalsko der Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno gelegene neue Station Sudoměř-Skalsko für den Gesamtverkehr exklusive explosiver Güter zur Eröffnung. Bis auf Widerruf werden für den Orts- und Übergangsverkehr mit dieser Station die nachbezeichneten Fahrpreise und Frachtgebühren berechnet:

1. Nach Sudoměř-Skalsko werden in der Richtung von Unter-Cetno die für Sudoměř gültigen Fahrpreise und Frachtgebühren erhoben, in der Richtung von Mšeno jene für Skalsko.
2. Von Sudoměř-Skalsko werden in der Richtung nach Unter-Cetno die Gebühren ab Sudoměř, in der Richtung nach Mšeno jene ab Skalsko berechnet.

Die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden ab Sudoměř-Skalsko findet im Nachzahlungswege statt.

Prag, am 20. November 1905.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1790]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Genehmigung der Festsetzung einer sechstägigen Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für nach Wien Nordbahnhof bestimmte Kohlen- und Kokssendungen.

Die in diesem Monate kundgemachte Festsetzung einer sechstägigen Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für nach Wien Nordbahnhof bestimmte Kohlen- und Kokssendungen wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. November 1905, Z. 54.761/16 a, genehmigt.

Wien, am 21. November 1905.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1791]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Genehmigung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und der Erhöhung des Lagergeldes für mineralische Kohle und Koks bei der Abgabe in der Station Wien.

Die in diesem Monate kundgemachte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist für mineralische Kohle und Koks in der Station Wien auf zwei Tage und die Erhöhung des Lagergeldes für diese Güter bei der Abgabe in der Station Wien auf 3 Heller für 100 kg und einen Tag nebst 10 Prozent Lagergeldzuschlag wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. November 1905, Z. 54.286/16 a, genehmigt.

Wien, im November 1905.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1792]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Genehmigung einer Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für den Güterverkehr über Wien Nordbahnhof oder Wien Donauuferbahnhof auf die k. k. Staatsbahnlinien.

Die in diesem Monate kundgemachte Festsetzung einer sechstägigen Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebenden Tieren), welche zum Übergange über Wien Nordbahnhof oder Wien Donauuferbahnhof auf die k. k. Staatsbahnlinien bestimmt sind, wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. November 1905, Z. 54.647, genehmigt.

Wien, im November 1905.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1793]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einbeziehung der Station Siersza wodna in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Erze aller Art).

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, tritt im Ausnahmetarif 6a (Erze aller Art) für den Verkehr zwischen Siersza wodna (Station der k. k. österr. Staatsbahnen) und Cosel-Oderhafen ein direkter Frachtsatz von 40 Pfg. für 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Wien, am 20. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.489/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1794]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung, bezw. Einführung von Zuschlagsfristen.

Infolge des bedeutenden Güterandranges in Triest und der hierdurch eintretenden Rückwirkungen bezüglich des Güterverkehres auf der Südbahnlinie Wien—Triest und auf den Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest wird auf Grund des § 63, Abs. (3), Z. 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements, sowie des § 6, Abs. (3), Z. 2, der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. November 1905, Z. 54.697, mit Gültigkeit vom 23. November 1905 für Frachtgutsendungen (ausgenommen lebende Tiere und verderbliche Güter), welche in Stationen der Südbahnlinie Wien—Triest oder in Stationen der Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest zur Auf- oder Abgabe gelangen, resp. diese Linien transitieren, für die Dauer des unabweislichen Bedürfnisses eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zu der reglementarischen Lieferfrist mit der Maßgabe festgesetzt, daß diese Zuschlagsfrist im Wechselverkehre der obgenannten Linien untereinander nur einmal gerechnet werden darf. Hierdurch werden anderweitige temporäre, bestehende und fixe Zuschlagsfristen nicht berührt.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 130 vom 11. November 1905 unter fortl. Nr. 1701 und in Nr. 132 vom 16. November 1905 unter fortl. Nr. 1739 verlautbarten Zuschlagsfristen treten am 23. November 1905 außer Kraft und finden dieselben somit auf alle jene Sendungen, welche nach dem 23. November 1905 auf den bezeichneten Linien zur Aufgabe gelangen, bezw. nach dem 23. November 1905 auf diese Linien übergehen, keine Anwendung.

Wien, Triest, am 22. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Triest.
Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1795]

K. k. österreichische Staatsbahnen
(Linien der k. k. Staatsbahn-Direktionen Prag und Pilsen).
K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Aufhebung von Lieferfristzuschlägen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 129 und 130 ex 1905 unter den fortl. Nummern 1669, 1670 und 1693 kundgemachten Lieferfristzuschläge für die obgenannten Eisenbahnlinien treten mit dem 23. November 1905 in der Weise außer Kraft, daß für alle Eil- und Frachtgutsendungen, welche vom 23. November 1905 angefangen auf den obgenannten Bahnen, bezw. Bahnlinien zur Aufgabe gelangen oder auf dieselben übergehen, die verlautbarten Lieferfristzuschläge nicht mehr zur Anwendung gelangen.

Für die Linien der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bleiben die mit Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 129 vom 9. November 1905 unter fortl. Nummer 1669 verlautbarten Lieferfristzuschläge bis einschließlich 25. November 1905 in Kraft.

Wien, Prag und Pilsen, am 22. November 1905.

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905. [1796]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen auf den russischen Eisenbahnen.

19. November 1905. Gesamtverkehr nach Rußland über Alexandrowo wieder aufgenommen; Gesamtverkehr auf allen Linien der Warschau-Wiener Eisenbahn wieder hergestellt, daher Verkehr Szczakowa—Granica (W.W.E.) wieder aufgenommen.

20. November 1905. Petersburg-Warschauer Bahn unterhält Zugsverkehr nur bis Dwinsk. Über Grajewo ist Güterverkehr mit den russischen Südwestbahnen aufgenommen, Güteraufnahme nach Warschau noch gesperrt. Güterverkehr von Mlawa nach Illowo loko wieder aufgenommen. Güter für Mlawa loko sind wieder anzunehmen und angehaltene weiterzusenden. Transitogüter über Mlawa sind nicht anzunehmen und nicht weiterzubefördern.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Erhöhung der städtischen Anschlußgebühr bei Wagenladungen im Verkehre mit Berlin Zentralmarkthalle.) Nach einer für die Preußisch-Hessischen Staatsbahngütertarife von der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin unterm 6. November 1905 erlassenen Bekanntmachung wird die auf Seite 8 des Tarifheftes 6 vom 1. November 1904 und auf Seite 8 des Tarifheftes 13 vom 1. September 1905 nachrichtlich angegebene städtische Anschlußgebühr im Verkehre mit Berlin Zentralmarkthalle mit Wirkung vom 1. Dezember 1905 an bei Wagenladungen von Mk. 2 auf Mk. 3 für die Achse erhöht.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 10b etc.) Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 wurde der am 20. Oktober 1905 eingeführte Ausnahmetarif 10b für Saatgut (cf. die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 126 vom 31. Oktober 1905 auf Seite 2679 enthaltene Notiz obigen betreffs) auf den Verkehr zwischen Stationen der Westfälischen Landeseisenbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen anderseits ausgedehnt.

Ferner werden die im Tarife und in den Nachträgen I bis XVII enthaltenen Entfernungen für Gemünden, soweit sie durch Nachtrag XIX aufgehoben und nicht durch andere ersetzt sind, und zwar lediglich zur Ermittlung der direkten Tarifentfernungen im Verkehre mit den Stationen der Lokalbahn Gemünden-Hammelburg wieder in Geltung gesetzt.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. und Außerkrafttreten von Frachtsätzen.) Am 15. November 1905 trat für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) und Steinkohlenbriketts von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebietes nach den Übergangsstationen Alt-Münsterol Grenze, Deutsch-Avricourt Grenze, Chambery Grenze, Novéant Grenze, Amanweiler Grenze, Fentsch Grenze u. s. w. für den Verkehr nach Stationen der französischen Ostbahnen und darüber hinaus ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Abdrücke des Tarifes zum Preise von 30 Pfg. bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Die im

Ausnahmetarife 6 für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. (Tarifheft 2) des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1897 nebst Nachträgen nach Alt-Münsterol Grenze, Deutsch-Avricourt Grenze, Chambery Grenze, Novéant Grenze, Amanweiler Grenze und Fentsch Grenze,

sowie die im

Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. von Stationen des Ruhr- und Aachener Revieres u. s. w. nach Stationen der Prinz Heinrich-Bahn vom 1. Oktober 1901 nebst Nachträgen nach Rodingen franz. Grenze

enthaltenen Frachtsätze traten am gleichen Tage insoweit außer Kraft, als in dem neuen Tarife für die gleichen Verkehrsbeziehungen Frachtsätze enthalten sind.

Niederländisch-Südwestdeutscher und Belgisch-Südwestdeutscher Gütertarif. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 1. Jänner 1906 werden einige südbadische Stationen in die Ausnahmetarife 21 k des Niederländisch-Südwestdeutschen und 6 des Belgisch-Südwestdeutschen Verkehres aufgenommen und für einige andere südbadische Stationen die bestehenden Sätze dieser Ausnahmetarife um geringe Beträge erhöht.

Nähere Auskunft geben die Endverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr. (Einführung des Ausnahmetarifes 10b für Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut.) Der im Bereiche der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen geltende Ausnahmetarif 10b für Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut gilt vom 15. November 1905 ab unter den gleichen Bedingungen auch im Ostdeutschen Privatbahngüterverkehre. Der Ausnahmetarif findet indessen keine Anwendung im Verkehre mit den Stationen der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel und der Königsberg-Kranzer Eisenbahn.

Rußland. (Zuckerexport.) Die „Ö.-u. Kons.-Korr.“ teilt laut Berichtes des k. u. k. General-Konsulates in Odessa mit, daß, abgesehen von dem nach Ostasien seit dem Friedensschlusse beobachteten Aufschwunge des russischen Zuckerexportes, derselbe im übrigen ganz bedeutend zurückgehen soll. Insbesondere soll die Zuckerausfuhr nach der Türkei, dem bisherigen Hauptabsatzgebiete für den russischen Zucker, allmählich aufhören. Russische Zeitungsstimmen weisen auf den Wettbewerb des österreichischen Zuckers hin, welcher billiger im Preise und infolgedessen konkurrenzfähiger ist als der russische Zucker; das Pud russischen Zuckers stellt sich auf Rubel 2·10.

(„Osteuropäische Tarifrundschau.“)

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes 10b.) Mit Geltung vom 10. Oktober 1905 (für die am Sächsisch-Südwestdeutschen Verkehre beteiligten preußischen Stationen vom 26. Oktober 1905 ab) ist ein neuer Ausnahmetarif 10 b für Getreide (Weizen, Roggen, Gerste und Hafer) und für Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut eingeführt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen auf den Stationen.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif, Heft 2. (Einbeziehung neuer Stationen.) Zum 15. November 1905 wurde Tönning in die Ausnahmetarife 9 und 9 c, Lübeck in den Ausnahmetarif 9 c aufgenommen. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Schweizerische Bahnen. (Begünstigung für den Transport von Torf und Torfstreu schweizerischer Herkunft [ausgenommen sogenannter „Osmon“-Torf], sowie für die zugehörigen leeren Kisten.) Für diese Transporte werden mit sofortiger Gültigkeit im internen Verkehre der Schweizerischen Bundesbahnen, der Wald-Rüti-Bahn, der Regionalbahn Pruntrut-Bonfol, der Regionalbahn des Traverstales, der Bulle-Romont-Bahn, der Nyon-Crassier-Bahn, der Vevey-Chexbres-Bahn, der Rorschach-Heiden-Bergbahn, der Tößtal-Bahn, der Ürikon-Bauma-Bahn, der Schweizerischen Südostbahn, der Schweizerischen Seetalbahn, der Önsingen-Balsthal-Bahn, der Langenthal-Huttwil-Bahn, der Huttwil-Wolhusen-Bahn, der Emmentalbahn, der Burgdorf-Thun-Bahn, der Thunerseebahn, der Gürbetalbahn, der Spiez-Erlenbach-Bahn, der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, der Spiez-Frutigen-Bahn, der Bern-Neuenburg-Bahn, der Sensetalbahn, der Freiburg-Murten-Ins-Bahn, der Neuenburger Jurabahn und der Pont-Brassus-Bahn, sowie im direkten Verkehre dieser Bahnen unter sich, exkl. des Verkehres mit der Schweizerischen Südostbahn via Arth-Goldau folgende Begünstigungen gewährt:

1. Die Frachtsätze der Serie 2 des Ausnahmetarifes Nr. 18 werden für Torf und Torfstreu schweizerischer Herkunft (ausgenommen sogenannter „Osmon“-Torf) schon bei Aufgabe von 5000 kg pro verwendeten Wagen gewährt;

2. der Rücktransport der leeren Kisten, welche zum Versand von Torf und Torfstreu schweizerischer Herkunft (ausgenommen „Osmon“-Torf) auf Grund des Ausnahmetarifes Nr. 18 gedient haben, erfolgt innerhalb Monatsfrist, von der Aufgabe des Torfes und der Torfstreu an gerechnet, frachtfrei.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 15. November 1805 ab wurden die Stationen Jessen a. d. Elster des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle a. Saale und Lüben des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Bayerisch-Schweizerische Gütertarife vom 1. September 1904, Teil II, Heft 1. (Nachtrag II.) Am 1. Dezember 1905 tritt zu dem obgenannten Tarife der Nachtrag II in Kraft.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 20. Juli 1904, Teil II, Heft 1. (Nachtrag II.) Am 1. Dezember 1905 tritt zum obgenannten Tarife ein Nachtrag II in Kraft.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Mai 1897. (Einbeziehung der Station Tübingen.) Mit Gültigkeit vom 10. November 1905 wurde die Station Tübingen der Württembergischen Staatseisenbahnen mit folgenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Tübingen—Eger tr. . . . . 407 km
„ —Furth i. W. tr. . . . . 416 „
„ —Passau tr. . . . . . . 425 „
„ —Simbach tr. . . . . . . 371 „

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren bayerischen Verkehr und für den Verkehr mit den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. (Änderung.) Mit sofortiger Gültigkeit wird bei dem in den Ausnahmetarif für Düngemittel u. s. w. aufgenommenen Artikel „Kalziumkarbid" der Zusatz „in Stücken" gestrichen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderung.) Am 1. Dezember 1905 erhält die an der Bahnstrecke Hagen—Schwerte gelegene Station Westhofen die Bezeichnung „Westhofen (Westfalen)".

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. Jänner 1905. (Eröffnung der Fortsetzung der Lokalbahn Kempten-Pfronten bis Pfronten-Steinach etc.) Die Fortsetzung der Lokalbahn Kempten-Pfronten bis Pfronten-Steinach wird voraussichtlich im Laufe des Monates November für den öffentlichen Verkehr eröffnet werden.

Von diesem Zeitpunkte an wird die Haltestelle Pfronten-Steinach mit folgenden Anstoßentfernungen in den Schnittarif einbezogen:

Bayerische Lokalbahnstationen ⊙	Anzustoßen an die Entfernung der Anschlußstation	km ⊙ a	km ⊙ b
Pfronten-Steinach	Kempten	40	33

Die jetzige Station Pfronten erhält vom gleichen Zeitpunkte an die Bezeichnung „Pfronten-Ried".

Werden Sendungen nach Pfronten schlechthin aufgegeben, so sind Stückgüter immer, Wagenladungsgüter dann, wenn eine nähere Bezeichnung der Bestimmungsstation (Pfronten-Ried oder Pfronten-Steinach) nicht zu erlangen ist, nach Pfronten-Ried abzufertigen.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Neue Entfernungen.) Nach den Bestimmungen auf Seite 16—21 des I. Nachtrages zu Heft D ergeben sich für den Ortsverkehr der Anschlußstationen Cham, Grafing Bhf., Steinach bei Rothenburg a. T., Straubing und Wasserburg a. I. Bhf. u. a. für die nachstehenden Stationsverbindungen folgende Entfernungen:

I. Cham (über Konzell—Straubing).

Nach und von	a km	b km
Eisenstein	160	T
Kufstein	265	278
Lindau Stadt	412	T
Passau	141	154
Salzburg	320	T
Simbach a. Inn	209	222

II. Grafing Bhf. (über Ebersberg).

Nach und von	a km	b km
Eisenstein	214	219
Passau	195	200
Simbach a. Inn	100	105

III. Steinach bei Rothenburg o. T. (über Rothenburg o. T.).

Nach und von	a km	b km
Lindau Stadt	355	T

IV. Straubing (über Konzell—Cham).

Nach und von	a km	b km
Furth im Walde	84	97

V. Wasserburg a. Inn Bhf. (über Ebersberg).

Nach und von	a km	b km
Lindau Stadt	279	T

Zur Bildung der Entfernung für Wasserburg a. Inn Stadt ist die unter V. verzeichnete Entfernung zu verwenden.

Den Entfernungen, die durch Anstoß an die Entfernungen für Cham, Grafing Bhf. und Steinach zu bilden sind, sind die im Kilometerzeiger und in den Nachträgen für Cham, Grafing Bhf. und Steinach enthaltenen Kilometer zugrunde zu legen.

Rußland. (Mangel an russischem Exportzucker.) Laut Zirkular des russischen Finanzministeriums vom 3./16. September a./n. St. 1905 wird, wie wir im „H.-M." lesen, das für die Kampagne 1905/06 zu erwartende Zuckerquantum, inkl. der Reste aus dem Jahre 1904/05, mit 70·6 Millionen Pud angenommen. Wenn sich der diesjährige Konsum auf der vorjährigen Höhe hält, also auf 53·5 Millionen Pud, wenn weiters 7 Millionen, wie vom Ministerium festgesetzt, als unantastbarer Vorrat zu halten sind, so verbleiben, wie der Septemberbericht des k. u. k. Konsulates in Kiew ausführt, nur knappe 10 Millionen freier Reserve, die für den Export in Frage kämen. Bei dem von den Fabriken beobachteten Bestreben, möglichst viel von dieser Reserve dem nächsten Jahre zuzuzählen (in der Kampagne 1903/04 19 Millionen, in der von 1904/05 9 Millionen Pud) ist es augenscheinlich, daß das in dieser Kampagne zur Ausfuhr gelangende Quantum ganz unbedeutend sein wird und die Preise, welche die auf den russischen Export angewiesenen Länder werden zahlen müssen, sehr hohe sein werden. Selbst die Abschlüsse nach Finnland kommen nur zu den höchsten Preisen zustande. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 10. November wurden die Stationen Hof und Remse der Sächsischen Staatseisenbahnen als Versandstationen in den Ausnahmetarif 7 für zum Entzinken bestimmte Schwefelkiesabbrände aufgenommen. Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau nähere Auskunft.

Bayerisch-Sächsischer Tierverkehr. (Einbeziehung der Station Nürnberg Viehhof.) Mit Gültigkeit vom 6. November 1905 an wurde in den Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Tierverkehr die Station Nürnberg Viehhof für die Beförderung von lebenden Tieren in Wagenladungen, sowie von Pferden in Einzelsendungen einbezogen. Außer der tarifmäßigen Fracht, deren Höhe bei den beteiligten Stationen zu erfahren ist, wird für die Überführung von Sendungen von der Tarifstation Nürnberg Viehhof nach dem Nürnberger Viehhofe eine Rangiergebühr von 50 Pfennig für jeden Wagen erhoben.

Staatsbahngütertarif, Gruppe II. Einführung eines neuen Ausnahmefrachtsatzes.) Mit Gültigkeit vom 6. November 1905 ab wurde von Eberswalde nach Pankow-Schönhausen ein Ausnahmefrachtsatz für Kies (Ausnahmetarif 2a) von Mk. —·14 für 100 kg eingeführt.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verkehr. (Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14.) Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze u. s. w. wurden mit Gültigkeit vom 10. November 1905 wie folgt ergänzt:

Für Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande wird der Ausnahmetarif sogleich bei der Kartierung angewendet.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. (Fortbestand aufgehobener Entfernungen etc.) Die durch Tarifnachtrag 5 aufgehobenen Entfernungen für die Station Marxgrün (Ort) gelten in der Kilometertafel II B bis auf weiteres noch für den Übergangsverkehr der Stationen Bad Steben und Naila.

Für die durch diesen Nachtrag neu aufgenommenen nördlichen Stationen, sowie für Culm werden mit sofortiger Gültigkeit die Entfernungen bis Marxgrün als Anstoßentfernungen für Bad Steben und Naila aus den Preußisch-Hessischen Staatsbahngütertarifen, Gruppen II und I/II, übernommen.

Nähere Auskunft erteilt das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin auf dem Bahnhof Alexanderplatz.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Jänner 1894. Anlage V vom 1. Juni 1899. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 an werden in der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement die folgenden Ergänzungen vorgenommen:

1. In der Position VIII a wird an Stelle der Worte „Schwefeläther wird nur befördert“ gesetzt: „Schwefeläther und Dinitrochlorhydrin werden nur befördert“. Im vorletzten Absatze der gleichen Position wird nach „Schwefeläther“ eingeschaltet: „oder Dinitrochlorhydrin“.

2. In der Position XXXV c wird vor „Voswinkelschem Sicherheitssprengstoffe“ eingeschaltet:

„Ungefrierbarem Gelatine-Westfalit (Gemenge aus Dinitrochlorhydrin, Dinitrotoluol, Kollodiumwolle, Ammonsalpeter, Natronsalpeter und Roggenmehl“.

Das alphabetische Verzeichnis der in der Anlage V benannten Güter wird wie folgt ergänzt:

a) Unter dem Buchstaben „D“ wird nach „Destillate aus Petroleum etc.“ nachgetragen:
„Dinitrochlorhydrin . . VIII a { Wegen Zusammenpackung mit anderen Artikeln siehe XXXV“

b) Unter dem Buchstaben „G“ wird nach „Gelatinedynamitpatronen“ nachgetragen:
„Gelatine-Westfalit, ungefrierbares, Patronen hieraus . . . . XXXV c“

c) Unter dem Buchstaben „P“ wird nach „Patronen aus „Gelatinedynamit“ nachgetragen:
„Patronen aus Gelatine-Westfalit, ungefrierbarem . . . . XXXV c“

d) Unter dem Buchstaben „W“ wird nach „Westfalitpatronen aus schwerem Westfalit“ nachgetragen:
„Westfalitpatronen aus ungefrierbarem Gelatine-Westfalit . . . . XXXV c“

— (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 an werden die folgenden Bestimmungen als neue Position XLII b in die Anlage V zum schweizerischen Transportreglement aufgenommen:

„XLII b.

Pyrotechnische Scherzartikel, bestehend aus einer Mischung, die außer Gummi und Farbe nicht mehr als 6 Prozent gelben Phosphor, 23 Prozent amorphen Phosphor und 21 Prozent Kaliumchlorat enthalten darf,

in Form von

a) Stäbchen von 50 bis 55 mm Länge im Gewichte von 1·5 g (sogenannte Krawallstangen),

b) runden Scheibchen von 28 mm Durchmesser im Gewichte von 2·5 g (sogenannte Radauplätzchen),

c) Kugeln im Gewichte von 1·5 g (sogenannte Gewitterhagel) unterliegen nachstehenden Bedingungen:

1. Die Scherzartikel sind in starke Holzkasten von nicht mehr als je 1 Gros (144 Stück) Inhalt unter Benützung einer Zwischenlagerung von Sägemehl, Kieselguhr oder ähnlichem Material gut zu verpacken.

2. Diese Kasten sind in besondere Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten mit einer Wandstärke von mindestens 18 mm und von nicht über 1·2 m³ Größe, ohne Beilegung anderer Gegenstände, dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 mm mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und von einem vereideten Sachverständigen ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden Bestimmungen beigegeben werden.

Im alphabetischen Verzeichnisse der in der Anlage V benannten Güter werden folgende Ergänzungen vorgenommen:

a) Am Schlusse des Buchstabens „P“ wird nach „Pyropapier“ nachgetragen:
„Pyrotechnische Scherzartikel . . . . XLII b“

b) Unter dem Buchstaben „S“ wird nach „Scherbenkobalt“ nachgetragen:
„Scherzartikel, pyrotechnische . . . . XLII b“

Deutsch-Südfranzösische Gütertarife vom 1. Jänner 1905, Teil I, Abteilung B. (Änderung.) Mit sofortiger Gültigkeit sind im obgenannten Tarif-Teil die Nummern 2308 und 2310 des deutschen, resp. die Nummern 688 und 690 des französischen Warenverzeichnisses, sowie das bei den Nummern 1477 und 1478 des deutschen Warenverzeichnisses unter „Außerfranzösische Tarifklassen“ angebrachte Sperrigkeitszeichen (*) zu streichen.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Gütertarif, Teile III und IV, vom 19. Dezember 1901/1. Jänner 1902 a./n. St. (Einführung des II. Nachtrages zum Teile III und des III. Nachtrages zum Teile IV.) Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1905/1. Jänner 1906 a./n. St. kommen der II. Nachtrag zum Teile III und der III. Nachtrag zum Teile IV zur Einführung. Die Nachträge enthalten u. a. Schnittfrachtsätze für neu aufgenommene Stationen, anderweitige Schnittfrachtsätze für im Tarife bereits enthaltene Stationen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Durch den III. Nachtrag zum Teile IV wird außerdem ein Artikeltarif für Holzteer in Wagenladungen zu 5000 kg und 10.000 kg im Verkehre von verschiedenen russischen Stationen nach deutschen Stationen der Tarifstelle D eingeführt.

Neben zahlreichen Frachtermäßigungen treten auch Frachterhöhungen ein, namentlich sind die Frachtsätze für die russischen Normalklassen I und II fast durchwegs erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsverwaltungen.

Druckstücke der genannten Nachträge, sowie des II. Nachtrages zum Sonderabdrucke des Ausnahmetarifes 9 für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks u. s. w. sind durch Vermittlung der Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Station Altmittweida.) Vom 20. November 1905 ab wurde die Station Altmittweida der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den obengenannten Kohlentarif einbezogen.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Grenzverkehr-Gütertarif, Teil II, Heft 2. (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Für Heringsendungen von Danzig-Neufahrwasser nach Rußland wurden wegen der Verkehrsstockungen über Mlawa mit Gültigkeit vom 11. November 1905 bis 31. Dezember 1905 die Frachtsätze im Gütertarife, Teil II, Heft 2, des Niederländisch-Deutsch-Russischen Grenzverkehres pro 100 kg wie folgt ermäßigt:

a) für den Verkehr nach Mittel- und Südrußland die Sätze des Spezialtarifes I nach Prostken transit um Mk. 0·08;

b) nach Eydtkuhnen transit die Sätze d s Ausnahmetarifes 10 B um Mk. 0·25.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Danzig.

Staatsbahngütertarif, Gruppe II. (Ausgabe eines Berichtigungs- und Ergänzungsblattes.) Zum Tarifnachtrag 9 vom 2. Oktober 1905 ist ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt ausgegeben, enthaltend Berichtigungen und Ergänzungen der vom 15. November 1905 ab gültigen Entfernungen.

Exemplare können durch die Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Preußisch/Sächsisch - Schweizerische Gütertarife, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904. (Außerkrafttreten von Frachtstückgutsätzen.) Am 1. Dezember 1905 treten die Frachtstückgutsätze für den Verkehr mit Leipzig Thür. Bhf. außer Kraft.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904. (Ermäßigung der Wagenladungsfrachtsätze im Übergangsverkehre mit der Kleinbahn Trier-Bullay.) Mit sofortiger Gültigkeit werden im Übergangsverkehre mit der Kleinbahn Trier-Bullay die Wagenladungsfrachtsätze der Stationen Bullay und Ruwer (Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) in den ordentlichen Tarifklassen, sowie bei den Ausnahmetarifen 1, 1 a, 2 und 5 um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Jänner 1905. (Änderungen etc.) 1. Mit sofortiger Gültigkeit sind in dem Ausnahmetarife Nr. 1 c (Seite 12 bis 17 des Heftes D) Frachtsätze für Altrandsberg, Rattenberg i. Wald und Streifenau nachzutragen und für Konzell zu ändern.

2. Die Haltestelle Rüdenhausen-Feuerbach der Lokalbahn Kitzingen-Schweinfurt dient nunmehr auch dem Wagenladungsverkehre, jedoch unter Ausschluß von Fahrzeugen, die nur auf festen Rampen ein- oder ausgeladen werden können.

Das Verzeichnis der Verkehrsbeschränkungen (Nachtrag I zu Heft D, Seite 7) ist entsprechend richtig zu stellen.

3. Im Nachtrage I, Seite 2, ist in der Überschrift zu Ziffer II statt „(Rheinumschlag)" zu lesen „(Mainumschlag)".

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Nachtrag V.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 kam der Tarifnachtrag V zur Ausgabe.

Er enthält in der Hauptsache die Einbeziehung der bayerischen Stationen Büchenbach, Ebenhofen, Eitensheim, Schwenningen i. Bayern, der badischen Stationen Brühl i. Baden und Freiburg Süd, anderweitige Änderungen der Kilometertafeln I und II, einen neuen Ausnahmetarif 10 b für Saatgut und sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Die eintretenden Frachterhöhungen gelten erst ab 15. Dezember 1905.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit, Teil II, Heft 1, vom 15. Juni 1904.. (Aufhebung von Tarifsätzen etc.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ab werden die Tarifsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeb. Bhf. eingeführt:

„Die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Die Benachrichtigungsschreiben über den Eingang des Gutes werden hierüber in jedem Falle nähere Bestimmung enthalten. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magdeb. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß."

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit, Teil II, Heft 2, vom 15. Juni 1904. (Aufhebung von Tarifsätzen etc.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ab werden die Tarifsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeb. Bhf. eingeführt:

„Die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Die Benachrichtigungsschreiben über den Eingang des Gutes werden hierüber in jedem Falle nähere Bestimmung enthalten. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magdeb. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß."

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Stationen der Orientalischen Eisenbahnen). (Einbeziehung der Station Zabelsdorf etc.) Am 15. November 1905 wurde die Station Zabelsdorf des Direktionsbezirkes Stettin in die Gruppe Altdamm aufgenommen. Am 1. Dezember 1905 wird die Station Leipzig Thür. Bhf. des Direktionsbezirkes Halle a. S. für den Stückgutverkehr geschlossen.

Russisch-Westpreußischer Verkehr über Mlawa. (Anhang zum Teil IV des Niederländisch-Deutsch-Russischen Gütertarifes vom 19. Dezember 1901/1. Jänner 1902 a./n. St. (Einführung des III. Nachtrages.) Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1905/1. Jänner 1906 a./n. St. tritt zum Gütertarife der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. Schnittfrachtsätze für neu aufgenommene Stationen, anderweitige Schnittfrachtsätze für im Tarife bereits enthaltene Stationen, sowie sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Außerdem wird ein Artikeltarif für Holzteer in Wagenladungen zu 5000 kg und 10.000 kg im Verkehre von einigen russischen Stationen nach Danzig und Neufahrwasser eingeführt.

Neben zahlreichen Frachtermäßigungen treten auch Frachterhöhungen ein, namentlich sind die Frachtsätze für die Normalklasse I und II fast durchwegs erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsverwaltungen.

Druckstücke des Nachtrages sind durch Vermittlung der Verbandsstationen zum Preise von Mk. 0·70 pro Stück zu beziehen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausgabe des II. Nachtrages.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 wird zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 20. Juli 1904 der II. Entfernungen für neu aufgenommene Stationen, Entfernungsänderungen und Änderungen von Stationsnamen enthaltende Nachtrag ausgegeben.

Die Drucksache wird von den beteiligten Verwaltungen zum Preise von Mk. 0·10 käuflich abgegeben.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2023	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 13.278-C I/05 (V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905)		Spiritus	Wien-Matzleinsdorf	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandsgütertarifes. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	190 Heller	140 Heller	50 Heller	Im Kartierungswege		
2024	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 12.810-C I/05 (V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905)	k. k. österr. Staatsbahnen	Nadel- und Buchenholz aus Pos. H—17 a) und c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Weiz (Station der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz)	Barcs	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in den nebenbezeichneten Bestimmungsstationen bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden, oder aber auf eine daselbst einmündende Anschlußbahn übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 135		Im Kartierungswege		Der Nachlaß wird von der Südbahn getragen
					Boglár					140				
					Csáktornya					99				
					Nagy-Kanizsa					120				
					Siófok					152				
					Szántod					148				
					Szemes					146				
					Zákány					116				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2025	V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen											

Refaktie - Tabelle I

für den Frachtgüterverkehr

Wien-Ungarn oder vice versa,

gültig vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906.

Von oder nach: **Wien** St.E.G., **Wien** K.F.N.B., **Wien** Ö.N.W.B., **Wien I** (K.E.B.) Westbahnhof, **Wien II** (K.F.J.B.), **Hütteldorf-Hacking, Wien** Matzleinsdorf, **Wien** E.W.A., **Wien Lagerhaus, Wien** Donau-Kaibahnhof (k.k.St.B.), **Wien Freilager am Schüttel,** ferner **Gersthof, Hernals, Michelbeuern, Ottakring, Wien Markthalle, Wien Hauptzollamt, Heiligenstadt,** dann **Stadlau, Floridsdorf** und **Nußdorf**

nach oder von: **Budapest**-nyugoti p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérö, Budapest-fövámház, Budapest-központi-vásárcsarnok, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fövárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Buda-Császárfürdö-kitérö, Óbuda-Filatorigát, Budapest-déli vasut, **Budafok-déli vasut, Budafok, Nagytétény** und **Palota-Ujpest.**

Refaktie in Hellern pro 100 kg

1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I	35
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I“ in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II	80
3. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—39 der Güterklassifikation); **Zerasin, Zeresin; Margarin** (Pos. M—13 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Furniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen** und **Kassenschränke,** eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle,** unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L—11 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand; Samen** (Pos. S—9 c der Güterklassifikation); **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein,** roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II .	106

Allgemeine Bestimmungen.

1. Ausgeschlossen von den Refaktien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief;

b) lebende und tote Tiere; frisches Fleisch, auch Wildbret; verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug; sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan (Pos. P—17 der Güterklassifikation); unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; Bier; Flüssigkeiten in Reservoirwagen; beladene und leere Möbelwagen, schließlich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der dortselbst vorgeschriebenen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter der Pos. XIX, XXXI, sowie tierische Fette aus Pos. XXXII, weiters die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschn. VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

2. Für die vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Quantitäten können nur in dem Falle die Refaktien beansprucht werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 ein dreimal so großes Quantum von den laut obenstehender Tabelle diese Begünstigung genießenden Gütern in derselben Richtung als expediert nachgewiesen wird, wie in der obenerwähnten Winterperiode.

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquantum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

3. Die Sendungen müssen in den eingangs der Tabelle bezeichneten Stationen tatsächlich auf- oder abgegeben werden. Eine Ausnahme tritt rücksichtlich jener Sendungen ein, bei welchen auf Grund dieser Begünstigung durch Umkartierung niedrigere Frachtsätze erreichbar sind, als die tarifmäßig bestehenden direkten Frachtsätze; es können jedoch diese niedrigeren Frachtsätze nachträglich nur bei Sendungen von oder nach Hütteldorf-Hacking transit (im Verkehre mit Stationen von Wien bis Salzburg, Passau und Simbach, dann von Klein-Reifling [exkl.] bis Amstetten und St. Valentin) beansprucht werden.

In allen anderen Fällen, in welchen durch Umkartierung in den eingangs der Tabelle bezeichneten Stationen niedrigere Frachtsätze resultieren, als die bestehenden direkten Tarife, kann die nachträgliche Anwendung nur dann beansprucht werden, wenn die Umkartierung in den Frachtbriefen vor der Aufgabe der Sendungen vorgeschrieben und von Stationsorganen bestätigt wurde.

4. Die Liquidierung der vorstehend angeführten Refaktien, welche von den in vorbezeichneten Relationen gegenwärtig gültigen tarifmäßigen Frachtsätzen der Klassen I und II gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Original-Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen. — Bei den unter 3 und 5 bezeichneten Sendungen, sowie bei den nach dem Auslande bestimmten oder von dem Auslande provenierenden Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartierung gelangen, sind außer diesen Dokumenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, ermäßigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der ermäßigten Frachtsätze oder der sonstigen weitergehenden Begünstigungen und den Frachtgebühren auf Grund der tarifmäßigen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refaktien ergeben.

6. Die Frachtdokumente, auf Grund welcher diese Refaktien, bezw. Differenzen liquidiert werden, sind rücksichtlich der vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1906 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 expedierten Sendungen spätestens bis Ende April 1907 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Österreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen **von** Österreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direktion der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2026	V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen											

Refaktie-Tabelle II

für den Frachtgüterverkehr

Wien-Ungarn oder **vice versa,**

gültig vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906.

Von oder nach: **Wien** St.E.G., **Wien** K.F.N.B., **Wien** Ö.N.W.B., **Wien I** (K.E.B.) Westbahnhof, **Wien II** (K.F.J.B.), **Hütteldorf-Hacking, Wien** Matzleinsdorf, **Wien** E.W.A., **Wien Lagerhaus, Wien**-Donau-Kaibahnhof (k.k.St.B.), **Wien Freilager am Schüttel,** ferner **Gersthof, Hernals, Michelbeuern, Ottakring, Wien** Markthalle, **Wien** Hauptzollamt, **Heiligenstadt,** dann **Stadlau, Floridsdorf** und **Nußdorf**

nach oder von den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlußbahnen, sowie nach **Kassa** (M.Á.V. und Ks.Od.) und **Eperjes,** Station der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,

exklusive der Stationen von **Dunakeszi-Alag** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplicz** bis **Vlarapaß,** von **Tótmegyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Balassa-Gyarmat** bis **Losoncz,** von **Csata** bis **Léva,** von **Léva** bis **Garamberzencze,** von **Budaörs** bis **Bruck-Királyhida,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Bátaszék** bis **Ó-Dombovár-Zákány-Zágráb-Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** sowie der Stationen der von diesen Strecken abzweigenden Seitenlinien und Lokalbahnen, ferner von **Kukujevci-Erdöveg** bis **Vinkovci-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, endlich der Stationen von **Losoncz** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, und der übrigen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Refaktie in Hellern pro 100 kg	
1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I	25
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I“ in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II	70
3. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—39 der Güterklassifikation); **Zerasin, Zeresin; Margarin** (Pos. M—13 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Furniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen** und **Kassenschränke,** eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle,** unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L—11 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand; Samen** (Pos. S—9 c der Güterklassifikation); **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein,** roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II	96

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen												

Allgemeine Bestimmungen.

1. Ausgeschlossen von den Refaktien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.

b) Lebende und tote Tiere; frisches Fleisch, auch Wildbret; verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug; sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan (Pos. P—17 der Güterklassifikation); unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; Bier; Flüssigkeiten in Reservoirwagen; beladene und leere Möbelwagen, schließlich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der dortselbst vorgeschriebenen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter der Pos. XIX, XXXI, sowie tierische Fette aus Pos. XXXII, weiters die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschnitt VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

c) Sendungen, auf welche die in diesem Verordnungs-Blatte unter Post.-Nr. 2029 publizierten „Ermäßigten Frachtsätze" angewendet wurden.

2. Für die vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Quantitäten können nur in dem Falle die Refaktien beansprucht werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 ein dreimal so großes Quantum von den laut vorstehender Tabelle diese Begünstigung genießenden Gütern in derselben Richtung als expediert nachgewiesen wird, wie in der obenerwähnten Winterperiode.

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquantum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

3. Die Sendungen müssen in den eingangs der Tabelle bezeichneten Stationen tatsächlich auf- oder abgegeben werden. Eine Ausnahme tritt rücksichtlich jener Sendungen ein, bei welchen auf Grund dieser Begünstigung durch Umkartierung niedrigere Frachtsätze erreichbar sind, als die tarifmäßig bestehenden direkten Frachtsätze; es können jedoch diese niedrigeren Frachtsätze nachträglich nur bei Sendungen von oder nach Hütteldorf-Hacking transit (im Verkehre mit Stationen von Wien bis Salzburg, Passau und Simbach, dann von Klein-Reifling [exkl.] bis Amstetten und St. Valentin) beansprucht werden.

In allen anderen Fällen, in welchen durch Umkartierung in den eingangs der Tabelle bezeichneten Stationen niedrigere Frachtsätze resultieren, als die bestehenden direkten Tarife, kann die nachträgliche Anwendung nur dann beansprucht werden, wenn die Umkartierung in den Frachtbriefen vor der Aufgabe der Sendungen vorgeschrieben und von Stationsorganen bestätigt wurde.

4. Die Liquidierung der vorstehend angeführten Refaktien, welche von den in vorbezeichneten Relationen gegenwärtig gültigen tarifmäßigen Frachtsätzen der Klassen I und II gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Original-Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen. Bei den unter 3 und 5 bezeichneten Sendungen, sowie bei den nach dem Auslande bestimmten oder von dem Auslande provenierenden Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartierung gelangen, sind außer diesen Dokumenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, ermäßigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der ermäßigten Frachtsätze oder der sonstigen weitergehenden Begünstigungen und den Frachtgebühren auf Grund der tarifmäßigen Frachtsätze unter Berücksichtigung der vorstehenden Refaktien ergeben.

6. Die Frachtdokumente, auf Grund welcher diese Refaktien, bezw. Differenzen liquidiert werden, sind rücksichtlich der vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1906 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 expedierten Sendungen spätestens bis Ende April 1907 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Österreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen **von** Österreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direktion der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2027	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen						V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905						

Refaktie-Tabelle III

für den Frachtgüterverkehr zwischen **österreichischen** und **ungarischen** Stationen,

gültig vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906.

Von den österreichischen Stationen des Österr.-Ungarischen Eisenbahnverbandstarifes, Teil II — Heft 1, sowie dazwischen liegenden Stationen.

a)

Nach **Budapest-nyugoti p. u.**, Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferencz-város, Budapest-kitérö, Budapest-fövámház, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fövárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Buda-Császárfürdö-kitérö, Óbuda-Filatorigát, Budapest-déli vasut, **Budafok-déli vasut, Budafok, Nagytétény** und **Palota-Ujpest**

oder **vice versa.**

Refaktie in Hellern pro 100 kg	
1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I	35
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I" in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II .	80
3. Von den für Eisen und Stahl etc. in diesem Verordnungs-Blatte unter Post-Nr. 2037 publizierten direkten Frachtsätzen	80
4. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—39 der Güterklassifikation); **Zerasin, Zeresin; Margarin** (Pos. M—13 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Furniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen** und **Kassenschränke**, eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle**, unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L-11 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand; Samen** (Pos. S—9 c der Güterklassifikation); **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein**, roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II	106

b)

Nach oder von den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlußbahnen, jedoch **exklusive:**

α) der Stationen von **Nyiregyháza** bis **Csány** im Verkehre mit der Strecke **Hohenstadt—Triebitz;**

β) der Stationen von **Salgó-Tarján** bis **Végles-Szalatna** und **Fülek** bis **Sajó-Szt. Péter,** einschließlich der Flügelbahnen, im Verkehre mit sämtlichen Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft **nördlich** und **westlich** von **Brünn** (inkl.), sämtlichen Stationen der k. k. priv. Österr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn **nördlich** von **Znaim** (exkl.), sämtlichen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen **nördlich** von **Sobéslau** (inkl.), **nördlich** von **Protivin** (exkl.) und **nördlich** von **Eisenstein** (inkl.) und den Stationen der an diese drei Hauptlinien anschließenden, in Böhmen gelegenen **Eisenbahnen,** jedoch exkl. der Station **Pilsen** (k.k.St.B.);

γ) der Stationen von **Dunakeszi-Alag** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplitz** bis **Vlarapaß,** von **Tótmegyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Ballassa-Gyarmat** bis **Losoncz,** von **Csata** bis **Léva,** von **Léva** bis **Garamberzencze,** von **Budaörs** bis **Bruck-Királyhida,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Bátaszék** bis **Ó-Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** sowie der Stationen der von diesen Strecken abzweigenden Seitenlinien und Lokalbahnen, ferner von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovci—Brod—Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, der Stationen von **Losoncz** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, der Stationen von **Mád-Zombor** bis **Sátoraljaujhely—Kassa,** von **Nyiregyháza** (exkl.) bis **Ungvár,** von **Kis-Majtény** bis **Máramarossziget** und von **Királyháza** bis **Szomotor,** sowie der nördlich hiervon liegenden Stationen, Stationen der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,** der **Nyiregyháza-Mátészalkaer Lokalbahn** und der sub a) angeführten Budapester etc. Stationen **rücksichtlich des Gesamtverkehres.**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

Refaktie in Hellern pro 100 kg

1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I	25
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I" in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II	70
3. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—39 der Güterklassifikation); **Zerasin, Zeresin; Margarin** (Pos. M—13 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Furniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen** und **Kassenschränke**, eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle**, unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L—11 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand; Samen** (Pos. S—9 c der Güterklassifikation); **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein**, roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II	96

Allgemeine Bestimmungen.

1. Ausgeschlossen von den Refaktien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief;

b) lebende und tote Tiere; frisches Fleisch, auch Wildbret: verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug; sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan (Pos. P—17 der Güterklassifikation): unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; Bier; Flüssigkeiten in Reservoirwagen, beladene und leere Möbelwagen, schließlich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der dortselbst vorgeschriebenen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter der Pos. XIX, XXXI, sowie tierische Fette aus Pos. XXXII, weiters die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschnitt VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen);

c) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden direkten Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden.

2. Für die vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Quantitäten können nur in dem Falle die Refaktien beansprucht werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 ein dreimal so großes Quantum von den laut der vorhergehenden Tabellen diese Begünstigung genießenden Gütern in derselben Richtung als expediert nachgewiesen wird, wie in der obenerwähnten Winterperiode.

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquantum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

3. Die Sendungen müssen in den oberhalb der Refaktien bezeichneten Stationen tatsächlich auf- oder abgegeben werden. Eine Ausnahme tritt rücksichtlich jener Sendungen ein, bei welchen auf Grund dieser Begünstigung durch Umkartierung niedrigere Frachtsätze erreichbar sind, als die tarifmäßig bestehenden direkten Frachtsätze; es können jedoch diese niedrigeren Frachtsätze nur dann beansprucht werden, wenn die Umkartierung in den vorbenannten Stationen in den Frachtbriefen vor der Aufgabe der Sendungen vorgeschrieben und von Stationsorganen bestätigt wurde.

4. Die Liquidierung der vorstehend sub a) und b) angeführten Refaktien, welche von den in vorbezeichneten Relationen gegenwärtig gültigen tarifmäßigen Frachtsätzen der Klassen I und II, sowie von den für Eisen und Stahl etc. in diesem Verordnungs-Blatte unter Post-Nr. 2037 publizierten direkten Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Original-Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 3 und 5 bezeichneten Sendungen, sowie bei den nach dem Auslande bestimmten oder von dem Auslande provenierenden Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartierung gelangen, sind außer diesen Dokumenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, ermäßigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife der ermäßigten Frachtsätze oder der weitergehenden Begünstigungen und den Frachtgebühren auf Grund der tarifmäßigen Frachtsätze unter Berücksichtigung der vorstehenden Refaktien ergeben.

6. Die Frachtdokumente, auf Grund welcher diese Refaktien, bezw. Differenzen liquidiert werden, sind rücksichtlich der vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1906 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 expedierten Sendungen spätestens bis Ende April 1907 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Österreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen **von** Österreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direktion der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2028	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905

Refaktie-Tabelle IV

für den Frachtgüterverkehr zwischen

Budapest-nyuogoti p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérö, Budapest-fövámház, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fövárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Buda-Császárfürdö-kitérö, Óbuda-Filatorigát, Budapest-déli vasut, **Budafok-déli vasut, Budafok, Nagytétény** und **Palota-Ujpest**

einerseits

und den nachbenannten Stationen der **k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**, der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn** und der **priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**

anderseits

gültig vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906.

Von den Frachtsätzen der nachstehenden Tarif-Klassen	Refaktie pro 100 kg in Hellern im Verkehre mit: Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Standing und Friedland (exkl. Friedland und Ungar.-Hradisch), ferner den Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Bisenz-Stadt (inkl.) bis Nessowitz (inkl.)	Friedek-Mistek	Golleschau	Oderberg K.F.N.B. und Ks.Od.	Olmütz, Sternberg und den Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Olmütz bis Hohenstadt (exkl.)	Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Proßnitz (inkl.) bis Brünn (exkl.), ferner Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Brünn (exkl.) bis Butschowitz (inkl.)	Teschen K.F.N.B. und Ks.Od.	Troppau	Ungar.-Brod	Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Friedland und Ungar.-Hradisch, ferner den Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Ung.-Hradisch-Stadt und Ungar.-Hradisch transit
1. Für Güter der Klasse I, vom Frachtsatze der Klasse I	15	—	—	—	15	15	—	26	–	15
2. Für die laut Güterklassifikation des Tarifes „Teil I" in die Wagenladungsklassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereihten Güter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in die Klasse II gehören, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Klasse II	72	—	—	30	66	80	—	66	26	64
3. Für nachstehende Artikel, und zwar: **Borax; Boraxsäure, Borsäure; Butter** und **Rindschmalz** (Pos. B—39 der Güterklassifikation); **Zerasin, Zeresin; Margarin** (Pos. M—13 der Güterklassifikation); **Decktücher** (Wagendecken); **Druckerschwärze; Farbwaren** (Pos. F—5 der Güterklassifikation); **Furniere; Garne** (Pos. G—3 b der Güterklassifikation); **Glätte** aller Art; **Kerzen** aller Art (exkl. Wachskerzen); **Kassen** und **Kassenschränke**, eiserne, auch mit Untersatz; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Lederabfälle**, unverpackt, sowie in Säcken oder Leinen verpackt; **Lithographiesteine** (Pos. L—11 der Güterklassifikation); **Schmirgelscheiben, Schmirgelpapier, Schmirgeltuch, Schmirgelsand; Samen** (Pos. S—9 c der Güterklassifikation); **Stearin** und **Stearinsäure; Theerpackleinwand; Tinte** und **Tintenpulver; Wachsleinwand** und **Wachstuch; Weinstein**, roher und raffinierter (Weinsteinrahm, Cremor tartari), sowie für Güter der Klasse A, welche mit diesen Artikeln zusammengeladen werden, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Klasse II	98	68	17	56	98	98	18	92	52	90

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

Allgemeine Bestimmungen.

1. Ausgeschlossen von den Refaktien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief;

b) lebende und tote Tiere; frisches Fleisch, auch Wildbret; verpacktes frisches Obst, Gemüse und Grünzeug; sperrige Güter, auch unverpacktes Porzellan (Pos. P.—17 der Güterklassifikation); unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; Bier; Flüssigkeiten in Reservoirwagen; beladene und leere Möbelwagen, schließlich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der dortselbst vorgeschriebenen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter der Pos. XIX, XXXI, sowie tierische Fette aus Pos. XXXII, weiters die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschnitt VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen);

c) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden direkten Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden.

2. Für die vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Quantitäten können nur in dem Falle die Refaktien beansprucht werden, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 ein dreimal so großes Quantum von den laut vorstehender Tabelle diese Begünstigung genießenden Gütern in derselben Richtung als expediert nachgewiesen wird, wie in der obenerwähnten Winterperiode.

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquantum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

3. Die Sendungen müssen in den oberhalb der Refaktien bezeichneten Stationen tatsächlich auf- oder abgegeben werden. Eine Ausnahme tritt rücksichtlich jener Sendungen ein, bei welchen auf Grund dieser Begünstigung durch Umkartierung niedrigere Frachtsätze erreichbar sind, als die tarifmäßig bestehenden direkten Frachtsätze; es können jedoch diese niedrigeren Frachtsätze nachträglich nur dann beansprucht werden, wenn die Umkartierung in einer der vorstehend benannten Stationen in den Frachtbriefen vor der Aufgabe der Sendungen vorgeschrieben und von Stationsorganen bestätigt wurde.

4. Die Liquidierung der vorstehend angeführten Refaktien, welche von den in vorbezeichneten Relationen gegenwärtig gültigen tarifmäßigen Frachtsätzen der Klassen I und II gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Original-Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen. Bei den unter Punkt 3 und 5 bezeichneten Sendungen, sowie bei den nach dem Auslande bestimmten oder von dem Auslande provenierenden Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartierung gelangen, sind außer diesen Dokumenten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen, auf deren Rückstellung die Parteien keinen Anspruch haben.

5. Bei Sendungen, für welche Ausnahmetarife, ermäßigte Frachtsätze oder sonstige weitergehende Begünstigungen bestehen, werden nur jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den Frachtgebühren auf Grund der Ausnahmetarife, der ermäßigten Frachtsätze oder der weitergehenden Begünstigungen und der Frachtgebühren auf Grund der tarifmäßigen Frachtsätze unter Berücksichtigung der obigen Refaktien ergeben.

6. Die Frachtdokumente, auf Grund welcher diese Refaktien, bezw. Differenzen liquidiert werden, sind rücksichtlich der vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1906 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 expedierten Sendungen spätestens bis Ende April 1907 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Österreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen **von** Österreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direktion der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2029	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905

Ermäßigte Frachtsätze

für die Beförderung von **Frachtgütern** zwischen **Wien** und den in folgender Tabelle angeführten Stationen.

Gültig vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906, und zwar vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 **im Rückvergütungswege;** in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 **im Kartierungswege.**

Von oder nach	1	2	3	4	5
	I. Klasse	II. Klasse	Wagenladungsklassen A	Wagenladungsklassen B	Güter der Klassen A, B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3 bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg
	nach oder von **Wien** St.E.G. / „ K.F.N.B.				
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern				
Baja	492	430	228	164	260
Bácsalmás u. Bácsalmási szölök	542	—	—	—	296
Bataszék	522	—	244	172	288
Dálja (Dalj)	576	—	270	188	302
Eszék (Osiek) und Eszék alsóváros (Osiek dolnji grad)	588	—	276	192	308
Fehértemplom	662	594	—	—	398
Gombos	576	—	270	188	302
Hidas-Bonyhád	530	—	—	—	304
Kalocsa	464	—	—	—	248
Karlócza (Karlovci)	588	—	282	196	314
Mehádia	756	—	—	—	584
Mitrovicz (Mitrovica)	640	—	—	224	356
Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	640	—	—	224	356
Mórágy	530	—	—	—	304
Nagydorog	466	—	—	—	248
Oravicza	734	—	—	—	450
Orsova	700	638	—	—	610
Pécs und Pécskülváros	—	—	—	—	372
Pétervárad (Petrovaradin)	588	—	282	196	314
Szekszárd	480	—	222	156	254
Tolna-Mözs	480	—	—	—	254
Ujvidék	588	—	282	196	314
Ujvidék-Dunapart	588	—	282	196	314
Verbász	584	—	—	—	342
Versecz	705	—	—	—	429
Villány	556	—	274	—	309
Vukovár	588	—	276	192	312
Zimony (Zemun)	588	526	294	212	484
Zombor	558	—	—	—	314
Bölcske	468	—	—	—	248
Duna-Földvár	444	—	—	—	236
Klenak-Szávapart	659	—	335	232	373
Kula	586	—	—	—	342
Nagy-Becskerek	588	526	300	212	332
Nagy-Becskerek-Bégapart	—	—	304	—	—
Paks	468	—	—	—	248
Palánka	588	526	282	196	314
Pancsova u. Pancsova-Józsefváros	610	548	322	222*)	354
Temes-Kubin	610	548	322	222	354
Torzsa	594	—	—	—	352

Die Frachtsätze für die Stationen Baja, Bácsalmás, Bácsalmási szölök, Fehértemplom, Gombos, Kalocsa, Karlócza, Mehádia, Mitrovicz, Mitrovicz-Szávapart, Oravicza, Orsova, Pétervárad, Ujvidék, Ujvidék-Dunapart, Verbász, Versecz, Zimony, Zombor, Klenak-Szávapart, Kula, Nagy-Becskerek, Nagy-Becskerek-Bégapart, Palánka, Pancsova, Pancsova-Józsefváros, Temes-Kubin und Torzsa werden auch im Verkehre mit den Stationen **Stadlau** und **Floridsdorf** und die Frachtsätze für die Stationen Dálja, Eszék, Eszék alsóváros, Pécs, Pécskülváros, Villány und Vukovár auch im Verkehre mit **Wien-Matzleinsdorf** angewendet.

*) Dieser Frachtsatz findet auch auf die laut Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, in die Klasse C eingereihten Güter Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

Besondere Bestimmungen.

1. Die in den Rubriken 1—4 enthaltenen Frachtsätze gelangen auf solche Güter zur Anwendung, welche laut Güterklassifikation des Tarifes, „Teil 1“, in die betreffende Güterklasse gehören, die in der Rubrik 5 enthaltenen Frachtsätze finden hingegen bei solchen Frachtgütern in Mengen unter 5000 kg Anwendung, welche laut Güterklassifikation des Tarifes, „Teil I“, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in Klasse II, bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen aber in die Klassen A, B oder C, bezw. in die Spezialtarife 1, 2 oder 3 eingereiht sind.

2. **Die ermäßigten Frachtsätze werden nicht angewendet: auf lebende und tote Tiere; frisches Fleisch,** auch **Wildbret; unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; Bier; unverpacktes Porzellan; Flüssigkeiten in Reservoirwagen; beladene und leere Möbelwagen** und auf **Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief,** insofern nicht bei Anwendung der ermäßigten Frachtsätze für 50 kg pro Frachtbrief niedrigere Frachtgebühren, als bei Berechnung für das wirkliche Gewicht auf Grund der tarifmäßigen Frachtsätze resultieren, **schließlich die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel,** auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der dortselbst vorgeschriebenen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter der Pos. XIX, XXXI, sowie tierische Fette aus Pos. XXXII, weiters die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschn. VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

3. Bei Sendungen, auf welche die in vorstehender Tabelle angeführten ermäßigten Frachtsätze angewendet wurden, können die in diesem Verordnungs-Blatte unter Post-Nr. 2026 **(Refaktie-Tabelle II)** publizierten Begünstigungen nicht beansprucht werden.

4. Für die in **der Winterperiode** vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen können die in dieser Tabelle angeführten Frachtsätze nur in dem Falle beansprucht werden, wenn nachgewiesen wird, daß von einem und demselben Versender während der **Sommerperiode** vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 **von den in die oben bezeichneten Güterklassen gehörenden Artikeln ein dreimal so großes Quantum in derselben Richtung und in den gleichen Relationen** expediert wurde, als in der obengenannten **Winterperiode.**

Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, wird die Refaktie nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Bei der Eliminierung des von dem Winterquantum nicht gedeckten Teiles werden jene Güter in erster Reihe ausgeschieden, für welche der höchste Refaktiebetrag entfällt.

5. In den südlich ab Budapest gelegenen Stationen werden die ermäßigten Frachtsätze nur dann angewendet, wenn die Sendungen in diesen Stationen tatsächlich zur Auf- oder Abgabe gelangen. Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf solche Sendungen, welche per Bahn in einer in der vorliegenden Begünstigung einbezogenen Station anlangen und per Schiff weiterbefördert werden oder umgekehrt, ferner auf Sendungen von oder nach den Stationen solcher Lokalbahnen, welche sich in einer in der vorliegenden Begünstigung einbezogenen Station an die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen oder an die in ihrem Betriebe befindlichen Lokalbahnen anschließen.

6. Die Frachtsätze für **Villány** können auf Sendungen, welche von den Stationen **Mohács** oder **Német-Boly** stammen oder dorthin bestimmt sind, nicht angewendet werden.

7. Die ermäßigten Frachtsätze können in der Regel nur dann angewendet werden, wenn die Sendungen tatsächlich in Wien zur Auf- oder Abgabe gelangen oder wenn dieselben in Wien tatsächlich umkartiert werden. Bei Sendungen jedoch, welche nach den vorbezeichneten ungarischen Stationen von den nördlich von Wien gelegenen österreichischen Stationen und dem Auslande oder vice versa auf Grund der bestehenden Verbandstarife direkt abgefertigt werden, gelangen die vorstehenden ermäßigten Frachtsätze nur in dem Falle zur Anwendung, wenn sich die durch Umkartierung in Wien unter Berücksichtigung obiger Begünstigung erreichbaren Frachtsätze niedriger stellen, als die angewendeten direkten Frachtsätze. In solchen Fällen werden nur die Differenzen zwischen den direkten und den niedrigeren Umkartierungs-Frachtsätzen rückvergütet.

8. Die Liquidierung der Refaktie für die während der Winterperiode expedierten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reklamierenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Original-Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen.

Bei Erhebung eines Frachterstattungsanspruches auf Grund dieser ermäßigten Frachtsätze bei solchen Sendungen, welche in Wien nicht tatsächlich auf- oder abgegeben wurden, müssen auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden, auf deren Rückerstattung die Parteien keinen Anspruch haben.

Die Frachtdokumente rücksichtlich der vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1906 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt.

Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reklamierenden Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Original-Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende April 1907 vorzulegen.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Österreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdokumente sind bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdokumente über die Sendungen **von** Österreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direktion der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2030 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	**Laut nachstehender Tabelle**			**Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1906**	**Lokaltarife**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Siehe nachstehende Tabelle**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		

Von oder nach	I. Klasse	II. Klasse	Wagenladungsklassen A	Wagenladungsklassen B	Güter der Klassen A, B und C, sowie der Spez.-Tarife 1, 2 od. 3 bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg
	nach oder von Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien Matzleinsdorf				
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern				
Belišce	608	493	296	222	328
Čadjavica	566	436	282	—	—
Dolnji-Miholjac	589	468	296	222	328
Moslavina	573	442	286	209	324

Die ermäßigten Frachtsätze werden nicht angewendet: auf lebende und tote Tiere; frisches Fleisch, auch Wildbret; Bier; unverpacktes Mineralwasser in Flaschen; unverpacktes Porzellan; Flüssigkeiten in Reservoirwagen und beladene und leere Möbelwagen, ferner auf die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der dortselbst vorgeschriebenen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter der Pos. XIX, XXXI, sowie tierische Fette aus Pos. XXXII, weiters die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A, Abschn. VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

Für die Umladung in Noskovci werden die laut Lokaltarif der Slawonischen Drautalbahn entfallenden Gebühren separat eingehoben.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2031 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eier	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf	Hódság	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1906	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3, bezw. Kartierungs-Frachtsätze	Heller 504	Heller 360	Heller 144	Im Kartierungswege		
					Priglevicza-Szt.-Iván				486	350	136			
					Román-Petre				650	483	167			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2032	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Budapest -dunaparti teherpályaudvar, -Józsefváros, -fővámház, -központi vasárcsarnok, -fővárosi közraktárak, -Ferenczváros; Buda-Császárfürdö-kitérö, Óbuda-Filatorigát; Budapest -kitérö, -nyugoti pályaudvar, -Lipótváros, -Angyalföld, -Kelenföld	Brünn K.F.N.B. und St.E.G. Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf Marchegg Wien Ö.N.W.B. transit Wien-Hauptzollamt Hütteldorf-Hacking trans. oder umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. dem Empfänger	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1906	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarife, Teil II, Heft 1 und 3, bezw. Kartierungs-Frachtsätze. Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband, Tarife, Teil II, Heft 1 und 3, bezw. Kartierungs-Frachtsätze. Lokaltarif der Nagyvárader Stadtbahn	Verschieden	Die Frachtsätze der Klasse II aus den in Rubrik 8 bezeichneten Tarifen, bezw. Kartierungs-Frachtsätzen	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende und tote Tiere; Wildbret; auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier; verpacktes frisches Obst, Gemüse, Grünzeug und auf unverpacktes Porzellan, schließlich auf die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der dortselbst vorgeschriebenen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter der Pos. XIX, XXXI, sowie tierische Fette aus Pos. XXXII, weiters die Güter, welche laut Tarifes, Teil I, Abteilung A. Abschn. VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV] fallen nicht unter diese Ausnahmen)
				Budapest-déli vasut	Brünn K.F.N.B. und St.E.G. Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf Marchegg Wien Ö.N.W.B. transit Wien-Hauptzollamt Hütteldorf-Hacking trans. oder umgekehrt									
				Alvincz Arad Brassó Czegléd Debreczen Déva Gyulafehérvár Kassa Kis-Kapus Kolozsvár Maros-Vásárhely Máramarossziget. Miskolcz gömöri p. u. Nagy-Károly Nagy-Szeben Nagyvárad Nagyvárad-Vásártér Nyiregyháza Sátoraljaujhely Segesvár Szabadka Szatmár-Németi Szeged Szeged-Rókus Temesvár-Józsefváros Temesvár-Gyárváros	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf, Wien-Hauptzollamt oder umgekehrt									

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Baja Fehértemplom Kalocsa Oravicza Orsova Pétervárad Ujvidék Ujvidék-Dunapart Verbász Versecz Zimony Zombor Bölcske Duna-Földvár Klenák-Szávapart Nagy-Becskerek Nagy-Becskerek Bégapart Paks Palánka Pancsova und Pancsova-Jozsefvaros Temes-Kubin oder umgekehrt	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien-Hauptzollamt	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1906	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3. Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Verschieden	Die Frachtsätze der Klasse II aus den in Rubrik 8 bezeichneten Tarifen	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende und tote Tiere; Wildbret; auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier; verpacktes frisches Obst, Gemüse, Grünzeug und auf unverpacktes Porzellan, schließlich auf die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der dortselbst vorgeschriebenen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter der Pos. XIX, XXXI, sowie tierische Fette aus Pos. XXXII, weiters die Güter, welche laut Tarif, Teil I, Abteilung A, Abschn. VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen). Die Frachtsätze für Wien St.E.G. oder K.F.N.B. werden mit Ausnahme der Frachtsätze für die Stationen Bölcske, Duna-Földvár und Paks auch im Verkehre mit den Stationen S t a d l a u und F l o r i d s d o r f angewendet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2033	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Budapest -Ferenczváros, -kitérö, -nyugoti pályaudvar, -Lipótváros, -Angyalföld, -Kelenföld; Budapest -dunaparti teherpályaudvar, -Józsefváros, -fövámház, -központi vasárcsarnok, -fövárosi közraktárak; Buda-Császárfürdö-kitérö; Óbuda-Filatorigát	Brünn K.F.N.B. und St.E.G.	I. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. II. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. dem Empfänger	vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarife, Teil II, Heft 1 und 3, bezw. Kartierungsfrachtsätze; Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband, Tarife, Teil II, Heft 1 und 3, bezw. Kartierungsfrachtsätze, Lokaltarif der Nagyvárader Stadtbahn	Verschieden	Heller ad I. 328, ad II. 320	Verschieden	Vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 im Rückvergütungswege, vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 im Kartierungswege	Siehe Rubrik 14	*) Solche Güter, deren Ein- oder Ausladung infolge ihres Gewichtes, ihres Umfanges oder ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Einrichtungen erfordern, sind von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen. Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen (mit Ausnahme von gefüllten Fässern mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 7 m übersteigt, können nur auf Grund von Fall zu Fall zu treffenden separaten Vereinbarungen zur Beförderung gelangen. Für die Qualität, Stückzahl und Gewicht der in der Station Nagyvárad-Vásártér zur Auf-, bezw. Abgabe gelangenden Sendungen, ferner für die Vollständigkeit der Verpackung derselben haftet die Partei. In den Frachtsätzen für die Station Nagyvárad-Vásártér sind die im Lokaltarife der Nagyvárader Stadtbahn unter Punkt 3 des Abschnittes II angeführten Gebühren nicht enthalten und gelangen diese Gebühren separat zur Einhebung. **Weiterer Text dieser Rubrik siehe nächste Seite unter †).**
					Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf Marchegg					ad I. und II. 224				
					Wien Ö.N.W.B. transit Wien-Hauptzollamt					ad I. und II. 239				
					Hütteldorf-Hacking trans.					246				
				oder umgekehrt										
				Budapest-déli vasut	Brünn K.F.N B. und St.E.G.					ad I. 340, ad II. 332				
					Wien St.E.G.					ad I. und II. 224				
					Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf Marchegg					ad I. und II. 234				
					Wien Ö.N.W.B. transit Wien-Hauptzollamt					ad I. und II. 239				
					Hütteldorf-Hacking trans.					ad I. und II. 246				
				oder umgekehrt										
					a) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf b) Wien-Hauptzollamt					ad I. und II. ad a) / ad b)				
				Alvincz						623 / 638				
				Arad						471 / 486				
				Brassó						820 / 835				
				Czegléd						312 / 327				
				Debreczen						448 / 463				
				Déva						585 / 600				
				Gyulafehérvár						630 / 645				
				Kassa						489 / 504				
				Kis-Kapus						6[illegible]3 / 698				
				Kolozsvar						580 / 595				
				Maros-Vásárhely						676 / 691				
				Máramarossziget						615 / 630				
				Miskolcz gömöri p. u.						418 / 433				
				Nagy-Károly						501 / 516				
				Nagy-Szeben						721 / 736				
				Nagyvárad						463 / 478				
				Nagyvárad-Vásártér *)						467 / 482				
				Nyiregyháza						486 / 501				
				Sátoraljaujhely						481 / 496				
				Segesvár						721 / 736				
				Szabadka						408 / 423				
				Szatmár-Németi						524 / 539				
				Szeged						418 / 433				
				Szeged-Rókus						425 / 440				
				Temesvár-Józsefváros						509 / 524				
				Temesvár-Gyárváros						509 / 524				
				oder umgekehrt										

V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller ad a)	Heller ad b)				
V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	**Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut**	Baja	a) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B. b) Wien-Hauptzollamt	**Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger**	**vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906**	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, und Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Verschieden	396	411	Verschieden	Vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 im Rückvergütungswege, vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 im Kartierungswege	Siehe Rubrik 14	Die nebenstehenden ermäßigten Frachtsätze für Wien St.E.G., bezw. Wien K.F.N.B. werden mit Ausnahme der für die Stationen Bölcske, Duna-Földvár und Paks angeführten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen **Stadlau** und **Floridsdorf** angewendet. **Weiterer Text dieser Rubrik siehe unter †).**
				Fehértemplon						554	569				
				Kalocsa						350	365				
				Oravicza						591	606				
				Orsova						604	619				
				Pétervárad						469	484				
				Ujvidék						469	484				
				Ujvidék-Dunapart						469	484				
				Verbász						431	446				
				Versecz						545	560				
				Zimony						492	507				
				Zombor						431	446				
				Bölcske						372	387				
				Duna-Földvár						348	363				
				Klenak-Szávapart						562	577				
				Nagy-Becskerek						492	507				
				Nagy-Becskerek Bégapart						496	511				
				Paks						372	387				
				Palánka						492	507				
				Pancsova und Pancsova-Józsefváros						514	529				
				Temes-Kubin						514	529				
				oder umgekehrt											

†) Text zu Rubrik 14:

Die ermäßigten Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende und tote Tiere; Wildbret; auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier; verpacktes frisches Obst, Gemüse, Grünzeug und auf unverpacktes Porzellan, schließlich auf die in der Anlage B des Tarifes, Teil I, Abteilung A, angeführten Artikel, auch in dem Falle, wenn dieselben bei Einhaltung der dortselbst vorgeschriebenen Verpackung als Stückgut oder als Wagenladungsgut zur Verfrachtung angenommen werden können (die Güter der Pos. XIX, XXXI, sowie tierische Fette aus Pos. XXXII, weiters die Güter, welche laut Tarifes, Teil I. Abteilung A, Abschnitt VIII, § 52, Punkt (7), mit einem und demselben Frachtbriefe mit anderen Gütern vereinigt werden können [Anlage B, Nr. XXXV], fallen nicht unter diese Ausnahmen).

Für die in der Winterperiode vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen können die ermäßigten Frachtsätze nur in dem Falle beansprucht werden, wenn nachgewiesen wird, daß von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 ein dreimal so großes Quantum in den gleichen Relationen expediert wurde, als in der obgenannten Winterperiode.

Die Differenzen zwischen den tatsächlich angewendeten und diesen ermäßigten Frachtsätzen werden für die in der Winterperiode expedierten Sendungen gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen, liquidiert.

Die Frachtdokumente rücksichtlich der vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1906 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt.

Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende Februar 1907 vorzulegen.

<table>
<tr><th>1</th><th>Fortlaufende Nummer</th><td colspan="3">2034 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905</td></tr>
<tr><th>2</th><th>Die Publikation erfolgt von der</th><td colspan="3">Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft</td></tr>
<tr><th>3</th><th>und im Namen der</th><td colspan="3">beteiligten Verwaltungen</td></tr>
<tr><th>4</th><th>Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel</th><td colspan="3">Stärke</td></tr>
<tr><th>5</th><th>für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von</th><td colspan="3">Torontál-Almás</td></tr>
<tr><th></th><th>nach</th><td>Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf</td><td>Pozsony, Pozsony fiók p. u.</td><td>Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-nyugoti-pályaudvár, Budapest-Lipótváros, Kőbánya-hizlalda, Budapest-fővárosi közraktárak</td></tr>
<tr><th>6</th><th>bei Erfüllung nachstehender Bedingungen</th><td colspan="3">Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen</td></tr>
<tr><th>7</th><th>und gilt in der Zeit</th><td colspan="3">vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906</td></tr>
<tr><th>8</th><th>Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung</th><td colspan="3">Lokaltarife; Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1; Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3, bezw. Kartierungsfrachtsätze</td></tr>
<tr><th>9</th><th>Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg</th><td colspan="3">Verschieden</td></tr>
<tr><th>10</th><th>Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg</th><td>235 Heller</td><td>215 Heller</td><td>165 Heller</td></tr>
<tr><th>11</th><th>Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg</th><td colspan="3">Verschieden</td></tr>
<tr><th>12</th><th>Art der Durchführung</th><td colspan="3">vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 im Rückvergütungswege, vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 im Kartierungswege</td></tr>
<tr><th>13</th><th>Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss</th><td colspan="3">Für die in der Winterperiode vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen werden die ermäßigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, daß von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 ein dreimal so großes Quantum auf Grund dieser ermäßigten Frachtsätze expediert wurde, als in der obgenannten Winterperiode. Die Differenz zwischen den auf Grund der faktisch angewendeten und der gegenwärtigen ermäßigten Frachtsätze resultierenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedierten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen, liquidiert. Die Frachtdokumente rücksichtlich der vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1906 bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende Februar 1907 auch bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vorzulegen</td></tr>
<tr><th>14</th><th>Besondere Bemerkungen</th><td colspan="3">Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, werden die Nachlässe nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist</td></tr>
</table>

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2035 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation	Vide Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906	Lokaltarife; Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1; Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3; Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1, bezw. Kartierungs-Frachtsätze	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 im Rückvergütungswege; vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 im Kartierungswege		

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. / " fôv. közrakt. / " Józsefváros	Budapest-Lipótváros / " nyugoti p. u.	Budapest-déli vasut / Buda-Császárfürdő-kitérő / Óbuda-Filatorigát / Kőbánya alsó p. u. / Kőbánya felső p. u.	Palota-Ujpest	Almás-Füzitő / Győr / Komárom	Pozsony / Pozsony-főkpályaudvar / " -Ujváros / " -Dynamitgyár	Marchegg	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Stadlau und Floridsdorf
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern							
Baja	70	76	76	78	102	148	154	154
Bácsalmás und Bácsalmási szőlők	88	94	94	96	124	172	176	176
Brod	132	138	138	140	172	—	—	220
Detta	—	—	—	—	—	—	—	232
Eszék (Osiek) und Eszék alsóváros (Osiek dolnji grad)	86	92	92	94	122	166	166	166
India (Indjija)	96	102	102	104	132	180	184	184
Karánsebes	170	170	176	178	—	—	—	258
Mitrovicz (Mitrovica)	102	108	108	110	138	186	190	190
Nagy-Kikinda	—	—	—	126	154	—	—	206
Oravicza	156	156	162	164	192	—	—	244
Orsova	170	170	176	178	206	—	—	258
Pétervárad (Petrovaradin)	84	90	90	92	120	164	168	168
Szeged	100	100	106	108	136	—	—	188
Temesvár-Józsefváros	132	132	138	140	168	—	—	220
Temesvár-Gyárváros	132	132	138	140	168	—	—	220
Toplecz	170	170	176	178	206	—	—	245
Ujvidék	84	90	90	92	120	164	168	168
Verbász	82	88	88	90	114	160	166	166
Versecz	144	144	150	152	180	—	—	232
Vinkovci	98	104	104	106	134	182	186	186
Zimony (Zemun)	—	—	—	—	—	—	—	180
Zombor	76	82	82	84	112	160	164	164
Kula	88	94	94	96	124	172	173	173
Palánka	113	119	119	121	149	197	201	201
Torzsa	95	101	101	103	131	179	183	183
Nagy-Becskerek	120	120	126	128	156	194	194	194
Pancsova und Pancsova-Józsefváros	120	120	126	128	156	194	204	204
Zenta	86	92	92	94	120	168	172	172

Besondere Bemerkungen.

1. Für die in der Winterperiode vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen werden die ermäßigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, daß von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 ein dreimal so großes Quantum auf Grund der in vorstehender Tabelle enthaltenen Frachtsätze expediert wurde, als in der obgenannten Winterperiode. Insofern von einem Versender in der Sommerperiode nicht das dreifache Quantum nachgewiesen werden kann, werden die Nachlässe nur für jenes in der Winterperiode verfrachtete Quantum liquidiert, welches durch das Sommerquantum dreifach gedeckt ist. Die Differenz zwischen den auf Grund der faktisch angewendeten und der gegenwärtigen ermäßigten Frachtsätze resultierenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedierten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Refaktiestempel tragen dürfen, liquidiert. Die Frachtdokumente rücksichtlich der vom 1. Dezember 1905 bis Ende Februar 1906 expedierten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1906 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1906 bis Ende November 1906 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende Februar 1907 vorzulegen.

2. Die Frachtsätze von Brod, Eszék, Eszék alsóváros und Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit **Wien (Matzleinsdorf).**

3. Für Sendungen von Mehl und sonstigen Mahlprodukten von den in vorstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teherpályaudvár wird bei der Abgabe eine **lagerzinsfreie Zeit** von **acht Tagen** mit Vorbehalt der jederzeitigen Aufhebung derselben mit der Beschränkung gewährt, daß diese Begünstigung für ein **größeres Quantum** als **100 Tonnen** in ein und derselben Zeit von ein und derselben Mühle nicht in Anspruch genommen werden kann.

4. Die in der vorstehenden Tabelle für die Stationen Budapest, Györ, Marchegg, Wien, Stadlau und Floridsdorf enthaltenen ermäßigten Frachtsätze werden **im Rückvergütungswege** auch im Verkehre mit den in den Tarifen des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverbandes, Ostdeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes, Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Sächsisch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Elbe-Umschlagsverkehres, Österreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes, Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Österreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, Österreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publizierten ermäßigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a./L.—Simmering der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie ihrer Lokalbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a./L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermäßigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Übergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze niedrigere Gesamt-Frachtgebühren resultieren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden direkten Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit direkten, nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. — Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermäßigten Frachtsätze zum Kurse von 100 Heller = 85 Markpfennig, bezw. 105 Centimes. — Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Original-Frachtbrief-Duplikate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Außer diesen Dokumenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen. Diese Frachtdokumente sind innerhalb der unter Punkt 1 bezeichneten Termine bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt. Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

5. In dem Frachtsatze für die Station Zimony ist die tarifmäßige Ufergeleisegebühr in Zimony schon inbegriffen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2036 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—15a der Güterklassifikation, ferner Kandiszucker	Prag St.E.G., Ö.N.W.B, oder St.B., Nusle-Vršovic	Brassó	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Abladen obliegt dem Empfänger	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1906	Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1		Heller 1033		im Kartierungswege		
					Debreczen					660				
					Kolozsvár					797				
					Szeged					637				
					Temesvár-Józsefváros und Gyárváros					721				
				Prag St.E.G. oder Ö.N.W.B.	Kassa Ks.Od.					634				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2037	V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	**Eisen und Stahl etc. der Pos. E—5 c) und d), sowie E—6 bis 10, der Güterklassifikation**	**Bodenbach B.N.B. oder St.E.G.** **Bubna St.E.G.** **Lieben Ö.N.W.B. oder St.E.G.** **Prag St.B., Ö.N.W.B. oder St.E.G.** **Tetschen B.N.B. oder Ö.N.W.B.** **oder umgekehrt**	**Budapest*)**	**Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut**	vom 1. Dezember 1905 bis auf **Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1906**	**Tarif-Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes**		**Heller** 527 460 460 460 527		Im Kartierungswege		**Die Frachtsätze finden unter Aufrechthaltung der im Lokalgütertarife, Teil II, der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen enthaltenen Verkehrsbeschränkungen nach folgenden Budapester Bahnhöfen Anwendung: Budapest-Angyalföld, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-Ferencváros, Budapest-fővámház, Budapest-föv. közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u.**
2038	V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	**Die in den Refaktie-Tabellen II und III b) [Post-Nr. 2026 und 2027 dieses Verordnungs-Blattes] unter Ziffer 3 angegebenen Artikel**	**Für die durch die Refaktie-Tabellen II und III b) betroffenen Relationen**		**Verfrachtung von mindestens 5000 Tonnen.** **Aufrechthaltung der in den allgemeinen Bestimmungen zu den Refaktie-Tabellen II und III enthaltenen Bedingungen**	vom 1. Dezember 1905 bis Ende November 1906	**Refaktie-Tabellen II und III b)**	**Verschieden**		**10 Heller pro 100 kg als Superrefaktie über die in den Refaktie-Tabellen II und III b) bezifferte Refaktie von 96 Heller pro 100 kg**	Im Rückvergütungswege	**Auf Grund der in den Allgemeinen Bestimmungen zu den Refaktie-Tabellen II und III bezeichneten Frachtdokumente, welche bis zu den dortselbst angegebenen Terminen vorzulegen sind**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2039 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—15 a der Güterklassifikation, ferner Kandiszucker	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen, bezw. Österr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1 und Heft 2, resp. Westungar.-Österreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3		Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		*) Dieser Frachtsatz findet für Kandiszucker keine Anwendung. **) Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen, welche von einem Industriegeleise in Olmütz Stadt stammen

Von	Nach: Budapest -nyugoti pályaudvar, -Lipótváros, -Angyalföld, -Józsefváros, -dunaparti tehérpályaudvár, -fővárosi közraktárak, -Kelenföld; Buda-Császárfürdö-Kitérő; Óbuda-Filatórigát	Nach: Budapest-déli vasut
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern	
Adlerkosteletz	338	348
Angern	207 *)	217 *)
Aussig (St.E.G. oder Ö.N.W.B.)	368	368
Austerlitz	253	263
Bedihošt	258	268
Bisenz-Pisek	231	241
Böhm.-Leipa (A.T.E. oder B.N.B.)	422	422
Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	237	247
Čakovic	388	388
Časlau	321	321
Chybi	291	301
Chropin	252	262
Dobrowitz	342	342
Dobřenitz-Syrowatka	343	353
Daudleb	338	348
Freiheitsau	279	289
Göding	224	234
Grußbach-Schönau (St.E.G.)	237	237
Hohenau	212	222
Hullein	245	255
Kaaden-Brunnersdorf	441	441
Kanitz-Eibenschitz	237	237
Kojetein	250	260
Koleč (St.B.)	401 *)	401 *)
Kromau	237	237
Kuttenberg (Stadtbahnhof)	334	334
Leipnik	255	265
Lundenburg	217	227
Mähr.-Ostrau	277	287
Morawan	296	306
Nestomitz (Zuckerfabrik)	369	374
Neubydžow	341	341
Nusle-Vršovic	366	366
Olmütz	257	267
Olmütz Stadt	264 **)	274 **)
Opočno	356	366
Peček	319	329
Prag (Ö.N.W.B., St.E.G. oder St.B.)	366	366
Prerau	250	260
Rohatetz	227	237
Rohrbach in M.	231	241
Rositz (Ö.N.W.B.)	302	302
Saaz	426 *)	426 *)
Sedletz-Kuttenberg	324	324
Segen Gottes	267	267
Schönpriesen	369	374
Slatinan	328	328
Smiřits	345	355
Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)	235	245
Ung.-Ostra	240	250
Wlkawa	339	339
Zakolan	384	384

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2040 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahldraht der Pos. E—6, lit. h der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Freistadt i. S. K.F.N.B.	Pilsen k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	281 Heller		Im Kartierungswege		
2041 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 122.127/05	Böhmischen Commercialbahnen	Zeitungspakete als Gepäck	Prag Ö.N.W.B.	Hořitz	Aufgabe der Zeitungspakete in konformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckskassa unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Pakete in der Adreßstation ohne vorherige Avisierung. Haftung des Adressaten für die Folgen, welche aus der Nichtbeachtung der Bestimmungen über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen. Unterlassung der Deklaration des Interesses an der Lieferung	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen		Tarifmäßige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die sich auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B vom 1. Juli 1905 unter A—II, lit. a—4, ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen wird		Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Gebühren um 50 Prozent. Geringste Gebühr bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller pro Sendung, „ „ „ „ Personenzügen 40 Heller pro Sendung, exkl. der Stempelgebühr von 10 Heller pro Expedition

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2042	V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 111.024/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	den im **zitierten Tarife** genannten Versandstellen des Waldenburger Grubenbezirkes	Rokycan	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf,** längstens **bis Ende Dezember 1906**	**Tarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897**	**Verschieden**	**Verschieden**	**4 Heller**	Im Rückvergütungswege	**Vorlage der bahnämtlich beglaubigten, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautenden Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1907**	**Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze des zitierten Tarifes ermäßigen sollten, verringert sich der zugestandene Nachlaß in gleichem Ausmaße**
2043	V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Schamottesteine, unverpackt, nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert und nicht glasiert	Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.)	Smichow (k.k.St.B.) Prag (Smichow) B.E.B.*)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Vom Absender und Empfänger auf- und abzuladen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, **Heft 2**, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	**72 Heller** **72 Heller**	**63 Heller** **63 Heller*)**	**9 Heller** **9 Heller**	**Im Kartierungswege**		*) **Außer diesem zugestandenen Frachtsatze gelangt bei den in Prag (Smichow) B.E.B. zur Abgabe kommenden Sendungen noch eine Abgabe-Manipulationsgebühr von 8 Heller für 100 kg als Nebengebühr zugunsten der Buschtěhrader Eisenbahn zur Einhebung**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2044 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zeitungen in Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut bei Auflieferung zu Schnellzügen	Wien Nordbahnhof	Oderberg K.F.N.B.	1. Die Beförderung erfolgt gemäß Tarif-Teil I, Abteilung A, nur über besondere, vom Absender bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung, wobei die pro Sendung (ein oder mehrere Pakete) zugelassenen Höchstgewichte, sowie die Schnellzüge, zu welchen die Auflieferung zu erfolgen hat, festgesetzt werden. 2. Die Adresse des Empfängers ist der Eisenbahn schriftlich bekannt zu geben. 3. Die Zeitungspakete sind in einer stets gleichartigen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) derart rechtzeitig aufzuliefern, daß die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Pakete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders; den Vermerk „Zeitungspaket"; die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 4. Die Frachtgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen. 5. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. 6. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspakete in der Bestimmungsstation ohne vorherige Avisierung vorzusorgen. 7. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	1348·5 Heller	1002 Heller	346·5 Heller	Im Kartierungswege		Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmäßigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2045 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Lokalbahn Otrokowitz—Zlin-Wisowitz	**Milch**	**Wisowitz**	**Mähr. Ostrau-Oderfurt**	Aufgabe als Eilgut und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	Lokaltarife	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	171		Im Kartierungswege		
			Milchgefäße, gebraucht, mit dem Eigentumsmerkmale des Besitzers versehen	**Mähr. Ostrau-Oderfurt**	**Wisowitz**					171				
2046 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holz der Pos. H—17 und Eisenbahnschwellen aus Pos. H—18, lit. d) der **Güterklassifikation des Tarif-**Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Marchegg K.F.N.B. **transit**	**Jedlersdorf K.F.N.B. transit**	**Aufgabe als Frachtgut.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Reglezwecken der Österr. Nordwestbahn Verwendung finden und unter der Adresse einer Dienststelle dieser Eisenbahn zur Auflieferung gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens jedoch bis **Ende Dezember 1906**	**Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899**	**Verschieden**	**19 Heller**	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf eine Dienststelle der Österr. Nordwestbahn als Empfängerin lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	**Die nebenbezeichneten Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2047 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.165-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kerzen	Schreckenstein (Ö.N.W.B.) Pardubitz (Ö.N.W.B., St.E.G.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Export gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	Bezügliche Sonderfrachtsätze bestehen nicht	320 Heller 282 Heller	.	Nach Maßgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII bezeichneten Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
2048 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.754-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, der Pos. K—29 der Güterklassifikation der vom 1. Juli 1905 gültigen Abteilung B des Tarifes, Teil I	Triest	Cervignano-Reichsgrenze (k.k.St.B. [M.C.])	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezogenen Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, bezw. Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 1, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bezüglicher direkter Frachtsatz besteht nicht	290 Heller pro Tonne = 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2049	V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.826-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Paraffin, festes, Paraffinbutter und Paraffinschuppen	Mähr. Ostrau-Oderfurt (K.F.N.B.) über Triest seewärts	Hafenplätzen, angeführt im Tarife für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr, Teil II, Heft 1, unter B—II B—I	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den direkten Österreichischen und Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante)	Direkte Sonderfrachtsätze bestehen nicht	590 Centimes 490 Centimes †)		Im Kartierungswege*)		†) Im Verkehre mit Haidar-Pascha (Haidar-Pacha) gelangt dieser Frachtsatz mit einem Anstoße von 25 Centimes für 100 kg zur Einhebung. *) Siehe auch Abschnitt C des in der Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Teil I
2050	V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Sand und Schotter des Spezialtarifes 3	Stadlau	Mannersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen für die Erweiterung einer Zementfabrik in Mannersdorf bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	39 Heller	20 Heller	19 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2051 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 53.290/05		Faschinen und Holzpflöcke	Tarnowiec	Neu-Sandec	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das faktische Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. wenn bei der Verladung das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, mindestens für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, über welch letzteren Umstand die Partei die bahnseitige Bestätigung auf dem Frachtbriefe einzuholen hat. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Faschinen und Holzpflöcke müssen zur Regulierung der Flüsse Dunajec und Poprad bestimmt sein und mit an die betreffende k. k. Bauleitung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen hat durch Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den bezüglichen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2052	V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 45.839/04, 46.071/05	Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine aus der Pos. 8—7 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	I. Ebensee II. Hallein	siehe unten	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens** a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	**bis auf Widerruf, längstens bis** 31. Dezember 1906 *) vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klaus—Spital a. Pyhrn der Pyhrnbahn bis auf **Widerruf,** längstens bis 31. Dezember 1906	**Lokalgütertarif**	Verschieden	siehe unten		**Im Kartierungswege**		**In diese Verlautbarung wurde die Publikation aus dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 142 vom 13. Dezember 1904, fortl. Nr. 3204, einbezogen und** erscheint hierdurch die letztere als gegenstandslos

Zugestandener Frachtsatz Heller pro 100 kg

nach	I. a)	I. b)	II. a)	II. b)
Absdorf-Hippersdorf	188	168	246	222
Allentsteig	266	223	324	277
Altenmarkt-Thenneberg	218	196	276	250
Althütten	312	288	357	333
Atzenbrugg	164	146	222	200
*) Bad Hall	118	102	—	—
Battelau	—	268	—	—
Beneschau	296	272	341	317
Beraun	296	272	341	317
Berndorf Fabrik	234	214	292	268
Běschin	296	272	341	317
Bilin	330	296	375	341
Bistřic	296	272	341	317
Blindenmarkt	—	146	—	—
Blisowa	258	234	303	279
Blowitz	274	246	319	291
Böheimkirchen	164	146	222	200
Březnitz	—	272	—	—
Brüx (St.B.)	330	296	375	341
Čerčan-Pišely	296	272	341	317
Chlumčan	316	292	361	337
Chrast	298	268	343	313
Dobrzan	298	268	343	313
Dušnik	300	276	345	321
Eger	224	196	269	241
Eggenburg	214	196	276	250
Eisenstein	210	184	255	229
Enzesfeld	226	208	284	262
Erlauf	180	162	238	216
Etsdorf	188	168	246	222
Frauenberg	—	—	—	248
Freiland-Türnitz	208	186	266	240
Furth-Palt	164	146	222	200
Fußdorf	—	268	—	322
Gars-Thunau	208	186	266	240
Gerichtsberg	208	186	266	240
Getzersdorf	164	146	222	200
Göpfritz	256	223	314	277
Greifenstein-Altenberg	164	146	222	200
Grein (Bad Kreuzen)	—	148	—	—
Groß-Weikersdorf	188	168	246	222
Grün	250	224	295	269
Gutenstein	254	232	312	286
Hadersdorf-Weidlingau	164	146	222	200
Hainfeld	208	186	266	240
Hammern-Eisenstraß	242	216	287	261
Heiligenstadt	164	146	222	200
Herrendorf-Středokluk	302	278	347	323
Herzogenburg	164	146	222	200
Hičitz	—	262	—	—
Hlubočep	298	274	343	319
Hochpetsch	320	296	365	341
Hötzelsdorf-Geras	236	207	294	261
Holoubkau	318	286	363	331
Horažďovic-Babin	274	246	—	291
Horn	218	196	276	250
Hořowitz	318	286	—	331
Hostivař	296	272	341	317
Hrabovka transit	296	272	341	317
Hütteldorf-Hacking	164	146	222	200
Iglau und Iglau Stadt	—	268	—	322

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg						
										Zugestandener Frachtsatz Heller pro 100 kg I. a)	I. b)	II. a)	II. b)			
V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 45.889/04, 46.071/05		Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine aus der Pos. 8—7, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	I. Ebensee II. Hallein	Ihlawka-Katharinenbad	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906 *) vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klaus—Spital a. Pyhrn der Pyhrnbahn bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	—	268	—	—	Im Kartierungswege		In diese Verlautbarung wurde die Publikation aus dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 142 vom 13. Dezember 1904, fortl. Nr. 3204, einbezogen und erscheint hierdurch die letztere als gegenstandslos
					Janowitz					270	244	315	289			
					Jinec-Čenkau					296	272	341	317			
					Josefihütte					274	246	319	291			
					Judenau					164	146	222	200			
					Kaaden †)					—	288	—	333			
					Karlstein					296	272	341	317			
					Kaschitz					310	282	355	327			
					Kasniau					286	258	331	303			
					Katowitz in Böhmen					—	246	—	—			
					Kaumberg					218	196	276	250			
					Kauth					252	228	297	273			
					Kemmelbach-Ybbs					164	146	222	200			
					Kernhof					226	206	284	260			
					Kienberg-Gaming					208	186	266	240			
					Kirchberg am Wagram					188	168	246	222			
					*) Kirchdorf					131	114	—	—			
					Kirchstetten					164	146	222	200			
					Klattau					278	252	323	297			
					Klein-Heřmanitz-Sedletz					—	272	—	—			
					Klein-Schwechat					178	160	236	214			
					Klobuk					312	288	357	333			
					Klostergrab					360	328	405	373			
					Klosterneuburg-Weidling					164	146	222	200			
					Königswart					256	228	301	273			
					Koleč					306	282	351	327			
					Kolinec					—	280	—	—			
					Krems					164	146	222	200			
					Kriegern					302	274	347	319			
					Kritzendorf					164	146	222	200			
					Krumnußbaum					164	146	222	200			
					Kuttenplan					264	236	309	281			
					Ladowitz					330	296	375	341			
					Langenlois					188	168	246	222			
					Laun					316	292	361	337			
					Lautschim					258	234	303	279			
					Leneschitz					318	294	363	339			
					Leobersdorf					210	192	268	246			
					Lilienfeld					198	178	256	232			
					Limberg-Maissau					208	186	266	240			
					Lischan					320	288	365	333			
					Litowitz					302	278	347	323			
					Littitz					290	262	335	307			
					Lochowitz					296	272	341	317			
					Loosdorf					164	146	222	200			
					Lužan					296	270	341	315			
					Malonitz					304	280	349	325			
					Marienbad					264	236	309	281			
					Mauth					318	286	363	331			
					Melk					164	146	222	200			
					Michelhausen					164	146	222	200			
					Mies-Kladrau					274	246	319	291			
					Milin					296	272	—	—			
					Nakři-Netolitz					—	—	280	268			
					Nautonitz					304	280	349	325			
					Nemělkau-Welhartitz					296	272	341	317			
					Nepomuk					274	246	319	291			
					Neubruck					—	186	—	240			
					Neuern					260	234	305	279			
					Neugedein					258	234	303	279			
					Neuhütten					312	288	357	333			
					Neulengbach					164	146	222	200			
					Nezwěstitz					274	246	319	291			
					Nürschan					286	262	331	307			
					Nusle-Vršovic					296	272	341	317			
					Nußdorf					164	146	222	200			

†) Via Kaschitz—Willomitz

- 1 Fortlaufende Nummer: V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905
- Die Publikation erfolgt — 2 von der: **k. k. österr. Staatsbahnen**
- 3 und im Namen der: E.-M.-Z. 45.839/01, 46.071/05
- Das Zugeständnis wird gemacht — 4 für Artikel: Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine aus der Pos. 8—7, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation
- 5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von: I. Ebensee; II. Hallein
- 6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen: Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt
- 7 und gilt in der Zeit: bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906; *) vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klaus—Spital a. Pyhrn der Pyhrnbahn bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906
- Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — 8 Bezeichnung: **Lokalgütertarif**
- 9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg: **Verschieden**
- 10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr), 11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr), pro 100 kg: see table
- 12 Art der Durchführung: Im Kartierungswege
- 13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss: —
- 14 Besondere Bemerkungen: **In diese Verlautbarung wurde die Publikation aus dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 142 vom 13. Dezember 1904, fortl. Nr. 3204, einbezogen und erscheint hierdurch die letztere als gegenstandslos**

5 nach	Zugestandener Frachtsatz Heller pro 100 kg I. a)	I. b)	II. a)	II. b)
Ober-Břis	282	254	327	299
Ober-Cerekve	—	268	—	—
Ober-Georgenthal	350	318	395	363
Ober-Laa	178	160	236	214
Oberleutensdorf	348	318	393	363
Obernitz	330	296	375	341
Oed	244	224	302	278
Ossegg-Riesenberg	348	318	393	363
Ouřinoves	296	272	341	317
Paudorf	164	146	222	200
Penzing	164	146	222	200
Pernitz-Muckendorf	254	232	312	286
Perutz	318	288	363	333
Petersburg i. B.	302	274	347	319
Piesting	234	214	292	268
Pilsen	274	246	319	291
Pilsenetz	274	246	319	291
Pisek	—	—	296	280
Pladen	298	270	343	315
Plan	274	246	319	291
Plank	198	178	256	232
Plaß	288	260	333	305
Počatek-Serowitz	—	268	—	—
Podersam	308	280	353	325
Pöchlarn	164	146	222	200
Popelin	—	268	—	—
Postelberg	322	290	367	335
Potscherad	324	292	369	337
Pottenbrunn	164	146	222	200
Pottenstein a. d. Triesting	234	214	292	268
Prag (St.B.)	296	272	341	317
Přestiz	296	270	341	315
Přibram	296	272	341	317
Prinzersdorf	164	146	222	200
Protiwin	—	—	286	272
Pürglitz	330	304	375	349
Purgstall	—	178	—	232
Purkersdorf	164	146	222	200
Putim	—	—	296	280
Putzeried	268	244	313	289
Radnitz	308	278	353	323
Radotin	312	288	357	333
Rakonitz	329	295	374	340
Ražic	—	-	296	280
Rekawinkel	164	146	222	200
Řepora	300	276	345	321
Řewnitz	296	272	341	317
Řičan	296	272	341	317
Rokitzan	308	278	353	323
Ronsperg	270	240	315	285
Rosenburg	208	186	266	240
Rudig	306	278	351	323
Saaz	316	284	361	329
St. Aegyd am Neuwalde	218	196	276	250
St. Andrä-Wördern	164	146	222	200
St. Pölten	164	146	222	200
St. Veit a. d. Gölsen	198	178	256	232
Sandau	246	218	291	263
Schaboglück	314	284	359	329
Scheibbs	198	178	256	232
Scheibmühl	188	168	246	222
Scheles	296	268	341	313
Schichowitz-Raby	—	268	—	—
Schlan	300	284	353	329
Schönberg am Kamp	188	168	246	222

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg						
										Zugestandener Frachtsatz Heller pro 100 kg I. a)	I. b)	II. a)	II. b)			
V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 45.839/04, 46.071/05		Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine aus der Pos. 8—7, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	I. Ebensee II. Hallein	Schrambach	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906 *) vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klaus—Spital a. Pyhrn der Pyhrnbahn bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	198	178	256	232	Im Kartierungswege		In diese Verlautbarung erscheint die Publikation aus dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 142 vom 13. Dezember 1904, fortl. Nr. 3204, einbezogen und erscheint hierdurch die letztere als gegenstandslos
					Schüttenhofen					—	268	—	—			
					Schwarzenau					274	223	—	277			
					Schweißing-Tschernoschin					274	246	319	291			
					Schwihau					288	262	333	307			
					Sigmundsherberg					226	191	284	245			
					Sitzenberg-Reidling					164	146	222	200			
					Smichow					296	272	341	317			
					Spitzberg					232	206	277	251			
					Staab					276	252	321	297			
					Stadtl					340	312	—	—			
					Stankau					258	234	303	279			
					Statzendorf					164	146	222	200			
					Steinabrückl					234	214	292	268			
					Stiahlau					274	246	319	291			
					Strakonitz					—	241	305	286			
					Strančic					296	272	341	317			
					Stupno-Břas					308	278	353	323			
					Swoleňowes					306	282	351	327			
					Taus					236	212	281	257			
					Teinitzel					286	262	331	307			
					Tochowitz					—	272	—	—			
					Točnik					278	252	323	297			
					Traismauer					164	146	222	200			
					Třemoschna					280	252	325	297			
					Tulln					164	146	222	200			
					Tullnerbach-Preßbaum					164	146	222	200			
					Tuschkau-Kosolup					274	246	319	291			
					Unter-Radelberg					164	146	222	200			
					*) Unter-Rohr					102	86	—	—			
					Viehofen-Fabrik					164	146	222	200			
					Vitis					—	239	—	—			
					Vrbno					314	290	359	335			
					Waldegg					244	224	302	278			
					Wappoltenreith					246	223	304	277			
					Weißenbach-Neuhaus					226	206	284	260			
					Wien I (K.E.B.)					164	146	222	200			
					Wien II (K.F.J.B.)					164	146	222	200			
					Wien-Donaukaibahnhof					164	146	222	200			
					Wien-Lagerhaus					164	146	222	200			
					Wiesa-Oberleutensdorf					341	312	387	357			
					Wieselburg a. d. Erlauf					—	168	—	222			
					Wilhelmsburg					188	168	246	222			
					Wittmannsdorf					226	208	284	262			
					Wodnian-Čičenic					—	—	280	263			
					Wöllersdorf					234	214	292	268			
					Wolframs-Cejl					—	268	—	—			
					Wolschan					274	246	319	291			
					Wotic-Weselka					296	272	—	—			
					Wotic-Stadt					—	272	—	—			
					Zbečno					320	294	365	339			
					Zditz					296	272	341	317			
					Ziersdorf					198	179	—	—			
					Zliw					—	—	—	248			
					Zlonitz					310	286	355	331			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2053 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 46.071/05		Kotzen und Pferdedecken, in Leinen verpackt, und Baumwollwaren, auch in Kisten oder in Ballen verpackt	Traun	Wien I (K.E.B.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger.	vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klaus—Spital a. Pyhrn der Pyhrnbahn bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	195	158	37	Im Kartierungswege		
			Baumwollabfälle aus Pos. B—5, und Garne der Pos. G—3, a) und G—3, b	Kleinmünchen	Wien I (K.E.B.)	α) in Mengen unter 5000 kg; β) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger.	vom 15. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906		α) 194 β) 186	— 145	49 41			Für Baumwollabfälle bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen stellt sich die normale Frachtberechnung billiger
				Gaisbach-Wartberg					α) 194 β) 186	— 145	49 41			
			Getreide, aus Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Linz-Umschlagplatz	Traun	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger.	vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klaus—Spital a. Pyhrn der Pyhrnbahn bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906		18	15	3			
					Kleinmünchen		vom 15. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906		18	13	5			
			Bruchsteine aus Pos. S—51, a)	Ober-Micheldorf	Kirchdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger.	vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Klaus—Spital a. Pyhrn der Pyhrnbahn bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906		8	7	1			
						Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2054 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 112.762/05		Braunkohlenkoks als Frachtgut	Aussig Ö.N.W.B.	Wien Ö.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Österr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	pro 1000 kg in Heller 1300	820	480	Im Kartierungswege		
					Jedlersdorf Ö.N.W.B. transit				1300	820	480			
2055 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn**		Frachtgüter aller Art (exkl. Kohle und Koks)	Aussig Ö.N.W.B. loko und transit	Schreckenstein	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Diese Sendungen müssen von Schreckenstein mit neuen Frachtbriefen weiter befördert werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	6 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der die Identität der Sendungen bis, bezw. von Schreckenstein nachweisenden Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1907	

Außerkraftsetzung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
32 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 124 vom 1. November 1904	2363	K. k. österr. Staatsbahnen R.-M.-Z. 47.658/04	Mühlkreisbahn und Kremstalbahn	Bruchsteine, Hackelsteine, roh, behauene Quadersteine	a) km 38·2 nächst der Haltestelle Iglmühle der Mühlkreisbahn b) Aigen-Schlägl	Traun	6. Dezember 1905	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
33 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 142 vom 13. Dezember 1904	3097	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Kremstalbahn	Zement	Kirchdorf	Linz Nettingsdorf Traun	6. Dezember 1905	
					Kohlen, mineralische, Flußspath, Gypsstein	Linz	Kirchdorf		
34 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 142 vom 13. Dezember 1904	3191	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Kremstalbahn	Leer retourgehende Milchgeschirre als Eilgut	Linz	allen Stationen der Kremstalbahn	6. Dezember 1905	
35 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 142 vom 13. Dezember 1904	3233	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Kremstalbahn	Schotter der Pos. S—55, lit a), der am 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	Ober-Micheldorf	Wartberg a. K.	6. Dezember 1905	
36 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 142 vom 13. Dezember 1904	3234	K. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 14.331/04	Kremstalbahn	Steine der Pos. S—55, lit. c, der am 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	Mauthausen St. Georgen a. d. Gusen	Klaus-Steyrling	6. Dezember 1905	
37 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 143 vom 15. Dezember 1904	3459	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.123/04	Kremstalbahn	Holzstoff	Klaus-Steyrling	Linz transit Nettingsdorf Unter-Rohr	6. Dezember 1905	
					Leer retourgehende Holzstoffsäcke	Linz transit Nettingsdorf Unter-Rohr	Klaus-Steyrling		

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
38 V.-Bl. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 3 vom 10. Jänner 1905	233	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 24.603/02	Kremstalbahn	Langholz, Blochholz	sämtlichen Stationen der Kremstalbahn	Linz	6. Dezember 1905	
39 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 3 vom 10. Jänner 1905	234	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 24.603/02	Kremstalbahn	Brennholz	sämtlichen Stationen der Kremstalbahn		6. Dezember 1905	
40 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 47 vom 22. April 1905	995	K. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 11.023/05	Kremstalbahn	Frachtgüter aller Art	Linz	Traun Nettingsdorf und vice versa	6. Dezember 1905	
					Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme jener Artikel, welche im Ausnahmetarife eingereiht sind	Linz	allen Stationen der Kremstalbahn mit Ausnahme von Traun und Nettingsdorf und vice versa		
41 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 142 vom 13. Dezember 1904	3077	K. k. österr. Staatsbahnen		Zement	Linz	Passau Simbach	6. Dezember 1905	
42 V.-B. Nr. 135 v. 23./XI. 1905	Nr. 3 vom 10. Jänner 1905	214	K. k. österr. Staatsbahnen		Zement	Linz	Schärding	6. Dezember 1905	

VERORDNUNGS-BLATT FÜR EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mitteilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Teil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, und ermöglicht hierdurch einen Ueberblick über das Tatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn** . . .	K 24·—	K 12·—	K 6·—
für das **Deutsche Reich** . . .	Mk. 25·—	Mk. 12·50	Mk. 6·25
für das **übrige Ausland** . . .	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach **aufliegendem** Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franko.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 136 | Wien, 25. November 1905. | XVIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. November 1905, womit für den Monat Dezember 1905 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Dezember 1905 festgesetzt, daß in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von zwanzig Prozent (20%) in Silber zu entrichten ist.

Kosel m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Metkovic nach Klek oder nach Porto Tolero.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Kommerzialrate Johann Baptist Schmarda in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Metkovic über Fort Opus nach Klek oder nach Porto Tolero im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 14. November 1905. E.-M.-Z. 45.259/2.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Eine Änderung bezüglich des durch einen genehmigten Lagerplan festgestellten Niveaus einer Straße kann nur über einen Beschluß des Gemeindeausschusses, daher niemals gegen dessen Willen in höherer Instanz erfolgen.

(Bauordnung für Böhmen.)

In dem auf Grund des Beschlusses des Gemeindeausschusses in Kobylis vom 24. April 1902 erflossenen Bescheide des Gemeindeamtes vom 2. Mai 1902, Z. 714, wurde das im Namen des minderjährigen Adolf K. von Johann F. gestellte Ansuchen um die Bewilligung, es möge das Niveau der auf den Parzellen Nr. 74/1 und 74/2 in Kobylis herzurichtenden Straßen gegenüber dem genehmigten Lagerplane um ein bestimmtes Ausmaß niedriger angelegt werden dürfen, mit der Begründung abgewiesen, es würde durch die geplante Niveauänderung die Gasse, um welche es sich handelt, in ein der Luft und dem Lichte weniger zugängliches Wasserbett verwandelt werden. Dem gegen diese Entscheidung gerichteten Rekurse hat der Bezirksausschuß mit seiner Entscheidung vom 25. September 1902, Z. 2877, Folge gegeben und die angestrebte Niveauänderung genehmigt. Der Landesausschuß hat jedoch mit der angefochtenen Entscheidung über Rekurs der Gemeinde Kobylis die Entscheidung des Bezirksausschusses aufgehoben und die Entscheidung der ersten Instanz im wesentlichen mit der Begründung restituiert, es handle sich vorliegend um die Änderung des genehmigten Lager-

planes in einem wesentlichen Bestandteile desselben; eine solche Änderung könne jedoch nur über Initiative der Gemeindevertretung, und zwar nach Durchführung des gesetzlich normierten Verfahrens erfolgen, nicht aber über Verlangen eines Einzelnen gegen den ausgesprochenen Willen der Gemeinde.

In der Beschwerde wird gegen diese Entscheidung im wesentlichen geltend gemacht, dieselbe beruhe auf einer unrichtigen Tatbestandsannahme. Diesfalls wird ausgeführt, daß der ursprüngliche Lagerplan der Gemeinde Kobylis mit der Entscheidung des Bezirksausschusses in Karolinenthal vom 25. Februar 1897, Z. 240, in betreff der Grundstücke Parzellen Nr. 74/1 und 74/2 abgeändert worden sei. Hierbei sei allerdings darauf vergessen worden, das Niveau ebenfalls zu ändern. Diese Unterlassung könne jedoch dem Beschwerdeführer als Laien nicht zum Nachteile gereichen. Durch das Ansuchen um Änderung des Niveaus verfolge Beschwerdeführer vielmehr nur den Zweck, die bewilligte Änderung des Lagerplanes nunmehr auch in bezug auf die Niveauverhältnisse durchzuführen und zu vervollständigen.

Der Verwaltungsgerichtshof fand diese Einwendungen nicht stichhaltig. Die Beschwerde gibt selbst ausdrücklich zu, daß der Beschwerdeführer durch sein bei der Gemeinde gestelltes Ansuchen den Zweck verfolgt hat, das für die auf seinen Grundstücken auszuführende Gasse durch den in Rechtskraft stehenden Lagerplan normierte Niveau abzuändern. Da nun das Niveau einer Gasse im Sinne des § 5, Bauordnung vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, einen wesentlichen Bestandteil des Lagerplanes ausmacht, so muß jede Änderung an einem Gassenniveau als eine Änderung des Lagerplanes angesehen werden. Eine Änderung des Lagerplanes kann aber, wie aus dem zweiten Absatze des § 5, Bauordnung hervorgeht, nur über Beschluß des betreffenden Gemeindeausschusses erfolgen. Gegen den Beschluß oder ohne einen solchen ist nach dem Gesetze eine Änderung des einmal vorschriftsmäßig genehmigten Lagerplanes unmöglich. Schon daraus folgt die Gesetzmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung, bezw. die Ungesetzlichkeit der durch dieselbe behobenen Entscheidung des Bezirksausschusses, welcher mit Überschreitung der ihm gesetzlich eingeräumten Kompetenz gegen den Willen der Gemeinde eine Änderung des Lagerplanes in positiver Richtung anordnete. Die Behauptung der Beschwerde, daß die angestrebte Niveauänderung der mit der Entscheidung des Bezirksausschusses vom Jahre 1897 erfolgten Änderung des Lagerplanes in bezug auf die Lage und Richtung der Gassen auf den Parzellen Nr. 74/1 und 74/2 entsprechen würde, ist durchaus irrelevant, weil, wenn dies auch wahr wäre und wenn auch tatsächlich die Herstellung des im ursprünglichen Lagerplane festgestellten Niveaus nunmehr mit Schwierigkeiten verbunden wäre, doch die Tatsache feststehend bleibt, daß nach dem dermalen genehmigten Lagerplane das Niveau bereits fixiert ist, weshalb denn auch dessen Änderung nur über Beschluß des Gemeindeausschusses zulässig wäre, mag nun die Herstellung dieses normierten Niveaus mit Schwierigkeiten verbunden sein oder nicht.

Die angefochtene Entscheidung ist sonach im Gesetze vollkommen begründet.

(Erkenntnis vom 12. Dezember 1903, Z. 13.089; Budw. Nr. 2226/A.)

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Eisenbahnlinie Schwarzach — St. Veit — Möllbrücke (Tauernbahn). (Teilstrecke Schwarzach—Böckstein—salzburgisch-kärntnerische Landesgrenze: Verlegung der Haltestelle Böckstein, Linienrückung von km 32·950 bis km 33·730 und Einschaltung von Durchlässen in km 30·4/5 und km 30·6/7. Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat über Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Oktober 1905, Z. 50.414, hinsichtlich der von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Schwarzach i. P. vorgelegten Projekte, und zwar für die Verlegung der Haltestelle Böckstein samt Linienrückung von km 32·950 bis km 33·730 und für die Einschaltung der Durchlässe in km 30·4/5 und km 30·6/7 der Teilstrecke Schwarzach—Böckstein—Landesgrenze der Eisenbahnlinie Schwarzach—Möllbrücke (Tauernbahn) im Sinne der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf Samstag den 2. Dezember 1905 mit der Zusammenkunft um 10 Uhr vormittags in der Station Badgastein anberaumt. [E.-M.-Z. 53.504.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kimpolung nach Dorna watra mit der Abzweigung von Pozoritta nach Louisenthal. (Projekt für die Verlegung des Feldweges in km 5·0/2 der Zweiglinie: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums über das vom Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen in Czernowitz vorgelegte Projekt für die in km 5·0/2 des Bahnflügels Pozoritta—Louisenthal notwendige Verlegung des Feldweges im Gebiete der Gemeinde Fundul Moldowi im Sinne der Bestimmungen des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Durchführung der politischen Begehung für den 6. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 54.975.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Marienberg (Ellgoth) nach Schönbrunn. (Ergebnis der Stationskommission und politischen Begehung für das Variantenprojekt in der Endstrecke.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 19. September durchgeführten Stationskommission und politischen Begehung rücksichtlich des Variantenprojektes für die Endstrecke der Fortsetzungslinie der Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Marienberg (Ellgoth) nach Schönbrunn hat die bezügliche Kommission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Baukonsens ex commissione für das vorbezeichnete Variantenprojekt mit dem Bemerken erteilt, daß diese Baubewilligung erst mit dem Zeitpunkte der Erteilung der Konzession zum Baue und Betriebe der gegenständlichen Fortsetzungslinie in Rechtskraft zu treten hat. [E.-M.-Z. 47.280.]

Projektierte Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Mähr.-Ostrau nach Karwin. (Detailprojektsvorlage für a) den Bahnflügel Zarubek—Reichsstraßenbrücke—Mähr.-Ostrau: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und der Enteignungsverhandlung; b) mehrere Varianten in der Teilstrecke Mähr.-Ostrau—Peterswald: Anordnung der Stationskommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. November die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, über die von den Gemeinden Mähr.-Ostrau und Polnisch-Ostrau vorgelegten Projekte, und zwar: a) für den mit elektrischer Kraft zu betreibenden Bahnflügel Zarubek—Reichsstraßenbrücke—Mähr.-Ostrau und b) für die in Aussicht genommenen Varianten in der Teilstrecke Mähr.-Ostrau—Michalkowitz—Peterswald der projektierten Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Mähr.-Ostrau nach Karwin die eingangs erwähnten Amtshandlungen vorzunehmen und über das Ergebnis derselben Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 43.966.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn - Gesellschaft. (Schlafwagenverkehr Wien—Venedig über Cervignano—Portogruaro.) Ab 1. Oktober ist der Durchlauf des gegenwärtig in den Schnell-

zügen Nr. 6 und 5 geführten internationalen Schlafwagens der Relation Wien Südbahnhof—Cervignano—Portogruaro bis Venedig ausgedehnt worden.

Österr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Haltestelle Schrittenz für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 26. November wird die zwischen den Stationen Iglau und Polna-Stecken gelegene Haltestelle Schrittenz für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden. Die Ausgabe der Fahrkarten und die Aufnahme des Reisegepäckes erfolgt daselbst durch den Bahnwächter.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Oktober.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Oktober folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Oktober der Haltepunkt Ashausen zwischen den Stationen Winsen a. d. Luhe u. Stelle an der Bahnstrecke Lüneburg—Harburg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Hannover als Haltestelle auch für den Eilgut-, Fracht-, Stückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen, der Verkehr mit Leichen zugelassen; eine feste Kopf- oder Seitenrampe ist auf dieser Haltestelle nicht vorhanden; die Haltepunkte Mulknitz und Horno an der Bahnstrecke Forst—Guben im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Halle a. Saale für den Personen-, Gepäcks- und Expreßgutverkehr; der Haltepunkt Mulknitz liegt zwischen den Stationen Forst und Briesnigk, der Haltepunkt Horno zwischen den Stationen Briesnigk und Grießen; der Haltepunkt Altengronau Pr.St.B. zwischen den Stationen Mottgers und Jossa an der Bahnstrecke Elm—Gemünden im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Zipplau zwischen den Stationen Praust und Kleschkau an der Bahnstrecke Danzig—Dirschau im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Hoheneck an der Bahnstrecke Broddydamm—Dt. Eulau im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig, welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgut-, sowie für den Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Betriebsstation Nörde an der Kreuzung der Strecken Scherfede—Holzminden und Altenbeken—Warburg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Cassel für den Personen-Umsteigeverkehr; die Eröffnung dieser Station für den örtlichen Personenverkehr erfolgt in einem späteren Zeitpunkte; der Haltepunkt Kirchditmold zwischen den Stationen Cassel O. und Wilhelmshöhe an der Bahnstrecke Cassel—Waldkappel im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Cassel für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Dörnten an der Bahnstrecke Hildesheim—Goslar im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg auch für den direkten Gepäcksverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine direkte Personenabfertigung daselbst besteht; die Station Abendstern an der Bahnstrecke Lollar—Wetzlar im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M., welche bisher nur dem Personenverkehre und dem Wagenladungsverkehre nach und von der Kleinbahn Gießen-Bieber, sowie den Anschlußwerken und Lagerplätzen diente, auch für den allgemeinen Güterverkehr (Eilstückgut, Frachtstückgut, Wagenladungs- und Tierverkehr); die Abfertigung von Sprengstoffen, sowie von Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen; der Haltepunkt Deutsch-Evern zwischen den Stationen Bienenbüttel und Lüneburg an der Bahnstrecke Ülzen—Lüneburg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Hannover unter gleichzeitiger Umwandlung in einen Bahnhof für den gesamten Güter- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen, der Verkehr mit lebenden Tieren und Leichen jedoch zugelassen; der neue Haltepunkt Heidenau zwischen dem bisherigen Haltepunkte Heidenau und dem Bahnhofe Mügeln b. Pirna an der Bahnlinie Bodenbach—Dresden der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Ruppertsgrün zwischen den Stationen Herlasgrün und Jocketa an der Bahnlinie Leipzig—Hof der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Wolfersdorf b. Weida zwischen den Stationen Gauern und Endschütz an der Bahnlinie Werda (Weida)—Mehltheuer der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Annahme und Auslieferung von Stückgütern bis zu 200 kg Gewicht für das einzelne Stück; eine besondere Kohlenabfertigungsstelle in Preußengrube bei Borsigwerk im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz für die daselbst zur Auflieferung gelangenden Kohlensendungen; diese der Güterabfertigungsstelle Borsigwerk unterstellte Hilfsabfertigungsstelle führt ein besonderes Versandbuch, bezw. numeriert ihre Frachtkarten besonders und weist sie in den Monatsrechnungen nach; der Einlieferungsstempel dieser Güterabfertigungsstelle trägt die Bezeichnung „Borsigwerk (Preußengrube)"; der Bahnhof Rennsteig zwischen den Stationen Schmiedefeld und Stützerbach an der Bahnstrecke Ilmenau—Themar im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Erfurt, welcher seither nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks- und Güterverkehr (Eilgut-, Frachtstückgut und Wagenladungen), die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren, sowie von Fahrzeugen, soweit letztere durch die Seitentüren verladen werden können; die Abfertigung von Privatdepeschen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen; der bisherige Haltepunkt Stephansdorf an der Hauptbahn Camenz—Neisse im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau als Haltestelle für den Wagenladungsverkehr; der Haltepunkt Nieder-Peilau an der Hauptbahn Königszelt—Camenz im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr; die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen und lebenden Tieren ist sowohl auf der Haltestelle Stephansdorf als auch auf dem Haltepunkte Nieder-Peilau ausgeschlossen; die Haltestelle Langenbrück an der Bahnstrecke Ziegenhals—Landesgrenze im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Personen-, Gepäcks-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr; die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von lebenden Tieren, Leichen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; es gelangen nur Fahrkarten II.—IV. Wagenklasse zur Ausgabe; der Haltepunkt Ostelsheim zwischen den Stationen Schafhausen und Althengstett an der Bahnlinie Zuffenhausen—Calw der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Expreßgut- und Kleinviehverkehr; die Ladestelle Friedenau zwischen den Stationen Steglitz und Berlin Potsdamerbahnhof im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Berlin für den Güterverkehr in Wagenladungen; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist diese Ladestelle nicht geeignet; ebenso ist dieselbe für den Tierverkehr nicht eingerichtet; die Station Antoninhof zwischen den Stationen Glowno und Schwersenz an der Bahnstrecke Posen—Stralkowo im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Posen für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Stück- und Wagenladungsgütern, sowie von lebenden Tieren; die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen, von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erfordert, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Groß-Laasch zwischen den Stationen Neustadt i. Mecklb. und Ludwigslust der großherzogl. Mecklenburgischen Staatsbahnen für die Annahme und Auslieferung von Wagenladungsgütern mit der Abfertigungsstation Neustadt i. Mecklb.; die Güterladestelle Lübgust zwischen den Stationen Flackenheide und Gramenz an der Bahnstrecke Gramenz—Polzin im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Stettin, welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Stückgütern; die Abfertigung von Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen; die Haltestelle Möser zwischen den Stationen Burg bei Magdeburg und Gerwisch an der Bahnstrecke Berlin—Magdeburg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; für den Wagenladungsverkehr, zur Annahme und Auslieferung von Gegenständen, deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erfordert, von Tiersendungen und Sprengstoffen ist diese Haltestelle nicht eingerichtet; die Station Groß-Gorzyce zwischen den Stationen Lonkocin und Ostrowo an der Bahnstrecke Krotoschin—Ostrowo im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Posen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die

Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren; die Abfertigung von Stückgütern erfolgt nur bei einem Einzelgewichte von höchstens 100 kg; die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen, von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Rogosawe zwischen den Stationen Klein-Bargen und Tschepline an der Bahnstrecke Trachenberg—Herrnstadt im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Posen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren; die Abfertigung von lebenden Tieren in mehrbödigen Wagen, von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Rogosawe ist bis zur Fertigstellung des Empfangsgebäudes und Güterschuppens unbesetzt; die Abfertigung der in Rogosawe aufgegebenen und dort eingehenden Sendungen besorgen bis zur Besetzung der Station die Nachbarstationen Klein-Bargen und Tschepline; der Haltepunkt Jaasde zwischen den Stationen Fritzow und Degow an der Bahnstrecke Belgard—Kolberg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn - Direktion zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Labitsch zwischen den Stationen Wartha Stadt und Glatz Hauptbahnhof an der Hauptbahnstrecke Breslau—Mittelwalde im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltepunkte Bilfingen und Rheinau Hafen der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur dem beschränkten Personenverkehre dienten, für den unbeschränkten Personen-, Gepäcks-, Expreßgut- und Milchverkehr, sowie für den Kleinviehverkehr in Einzelsendungen; die Haltestelle Jaborowitz zwischen den Stationen Sakrau-Suckowitz und Poln.-Neukirch an der Bahnstrecke Kosel—Poln.-Neukirch im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz, die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Stückgutverkehr; die Haltestelle Arnsdorf (Oberschl.) zwischen den Stationen Dambrau und Löwen an der Bahnstrecke Oppeln—Breslau im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehre diente, auch für den Stückgutverkehr; der Personenhaltepunkt Ketsch zwischen den Stationen Posen und Rokietnice an der Bahnstrecke Kreuz—Posen im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg für den Stückgut-, Wagenladungsgüter-, Leichen- und Tierverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Deinbach zwischen den Stationen Lorch und Gmünd an der Bahnlinie Cannstatt—Aalen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Expreßgut- und Kleinviehverkehr; die Station Leinau an der Bahnlinie München—Buchloe—Lindau der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen als Station IV. Klasse für den Personen- und unbeschränkten Güterverkehr; ferner die Station V. Klasse Loiching an der Bahnlinie Landshut—Landau a. I. der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh, sowie von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg befugt war, unter Verlegung nach km 24·666 für den unbeschränkten Güterverkehr;

am 2. Oktober der Haltepunkt Breternitz zwischen den Stationen Saalfeld und Eichicht an der Bahnstrecke Zeist—Probstzella im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Erfurt für den Personenverkehr mit Ausschluß des Gepäcksverkehres; der Verkauf der Fahrkarten erfolgt durch den Haltepunktwärter;

am 3. Oktober die Tarifstation Nürnberg-Viehhof der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den gesamten Verkehr mit lebenden und geschlachteten Tieren, für den Güterverkehr in Wagenladungen, beschränkt auf die Bedürfnisse der städtischen Viehhofverwaltung und für den Personenverkehr, beschränkt auf Viehbegleiter;

am 5. Oktober der Personenhaltepunkt Laugsdorf zwischen den Stationen Sülze und Tribsees der großherzogl. Mecklenburgischen Staatseisenbahnen als öffentliche Ladestelle für die Annahme und Auslieferung von Wagenladungsgütern mit der Abfertigungsstation Sülze;

am 8. Oktober der Haltepunkt Elsenmühle zwischen den Stationen Posen und Ketsch an der Bahnstrecke Posen—Kreuz im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr;

am 14. Oktober der Personenhaltepunkt Heidenau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den regelmäßigen Empfang und den Versand von Milchgefäßen;

am 15. Oktober die Haltestelle Stresow zwischen der Stationen Hebron-Damnitz und Pottangow an der Bahnstrecke Belgard—Danzig im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Waldstraße zwischen den Stationen Wiesbaden Rheinbahnhof und Dotzheim an der Bahnstrecke Wiesbaden—Dotzheim im Bezirke der kgl. preußischen und großherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion zu Mainz für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Station Reinstedt zwischen den Stationen Frose und Ermsleben an der Bahnstrecke Frose—Quedlinburg im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für den Privatdepeschenverkehr; der Haltepunkt Zittel an der Bahnlinie Zittau—Hermsdorf i. B. der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den regelmäßigen Milchverkehr nach Zittau Haltepunkt; der Haltepunkt Kreidelwitz zwischen den Stationen Raudten und Gramschütz an der Hauptbahnstrecke Breslau—Glogau im Bezirke der kgl. preußischen Eisenbahn-Direktion zu Breslau für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Schedlisken zwischen den Stationen Lötzen und Widminnen an der Bahnstrecke Königsberg i. Pr.—Prostken im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr., welche bisher nur Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr hatte, auch für den Eil-, Frachtstückgut- und Tierverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Vieh in Etagewagen ist ausgeschlossen;

am 16. Oktober die Station Spiegelsberge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft für den unbeschränkten Eil- und Stückgutverkehr; ferner

am 25. Oktober der Personenhaltepunkt Cunnertswalde der schmalspurigen Bahnlinie Radebeul—Radeburg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den regelmäßigen Versand von Milch nach Dresden-Neustadt.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Bohemia" von Durban.) Dieser Dampfer ist am 28. September mit 42 Passagieren und 540 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 197 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 7 der Ostafrika-Linie von Durban in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Durban 110.000 kg Rinde (für das Ausland), Mombassa 302 144 kg (wovon 76.190 kg für das Ausland), Aden 43.702 kg (wovon 5640 kg für das Ausland) und aus Port Said 84.424 kg (wovon 5270 kg für das Ausland).

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 19. November dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Hugo Freiherrn v. Buschman das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Sterne allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 19. November dem Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Heinrich Hirt das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 19. November den ersten Sekretär der Handels- und Gewerbekammer in Prag Dr. Josef Foit, sowie die Ministerialräte Dr. Alfred Freiherrn v. Buschman und Dr. Zdenko Ritter v. Forster zu Sektionschefs im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen und dem Ministerialrate in demselben Ministerium Dr. Viktor Röll den Titel und Charakter eines Sektionschefs huldvollst zu verleihen geruht.

Wrba m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr mit Stationen der Lokalbahn Reutte-Schönbichl.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Reutte-Schönbichl bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen im Rahmen des obenbezeichneten Tarifes nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	Pfronten-Steinach Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen												
	Eilgut	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen		Spezialtarife				Ausnahmetarife			
										Nr. 1		Nr. 2	
										Abteilung			
		I	II	A 1	B	A 2	I	II	III	I	II	I	II
	Frachtsätze in Mark für 100 kg												
Reutte	0·82	0·42	0·42	0·38	0·34	0·34	0·34	0·32	0·22	0·58	0·46	0·41	0·37
Vils	0·61	0·31	0·31	0·28	0·24	0·24	0·24	0·22	0·18	0·44	0·32	0·30	0·26

Wien, am 23. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.907/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1797]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Gedersdorf als Frachtenverladestelle.

Die bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Gedersdorf in der Strecke Absdorf-Hippersdorf—Krems, zwischen der Station Hadersdorf-Lokalbahn und der Haltestelle Rohrendorf gelegen, gelangt am 25. November 1905 als Frachtenverladestelle mit beschränkter Güter-Auf- und Abgabe zur Eröffnung.

Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe als Eilgut und Frachtgut in Gedersdorf sind:

a) Explosive Güter;
b) lebende Tiere, mit Ausnahme von Kleinvieh u. dgl., in Kisten, Körben und Steigen verpackt;
c) Fahrzeuge aller Art;
d) alle Wagenladungsgüter, welche tarifmäßig durch die Eisenbahn auf-, bezw. abzuladen sind, insofern diese Leistungen nicht durch die Parteien selbst besorgt werden;
e) Leichen;
f) Gegenstände von mehr als 7 m Länge.

Das Auf- und Ablegen der Stück- und Wagenladungsgüter ist stets von den Parteien selbst zu besorgen.

Wien, im November 1905. St.-B.-D.-Z. 76.593/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1798]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung des Lieferfristzuschlages.

Die mit Gültigkeit vom 12. November 1905 für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck eingeführte, mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 52.914, vom 11. November 1905 genehmigte vorübergehende Zuschlagsfrist von sechs Tagen wird mit Ablauf des 18. November 1905 wieder außer Kraft gesetzt.

Innsbruck, am 22. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1799]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Erweiterung der Nomenklatur des Tarifes 3 der Artikeltarife.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird der Artikel „Thon, roh“ in die Nomenklatur des Tarifes 3 der vom 1. Mai 1901 gültigen Artikeltarife für den obgenannten Verkehr einbezogen.

Wien, am 22. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.742/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1800]

Nordwestdeutsch-Bayerisch-Österreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. Dezember 1905 gelangen direkte Fahrpreise I. und II. Klasse für einfache Fahrt und Hin- und Rückfahrt, sowie Gepäckstaxen für den Verkehr von Sonneberg i. Th. nach Karlsbad B.E.B., Marienbad, Wien K.F.J.B. und Wien K.E.B. zur Einführung. Die Gepäckstaxen werden auch für die Gegenrichtung eingeführt.

Wien, am 22. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.651/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1801]

K. k. österreichische Staatsbahnen. Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit 10. Dezember 1905 gelangen von Rozna, Rossoch und Saar in Mähren nach Brünn und Königsfeld direkte Personenzugskarten II. und III. Klasse, ferner nach Obrowitz solche III. Klasse für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt, endlich für den Verkehr von Bystritz a. P. und Neustadtl (Iglauer Kreis) nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. direkte kombinierte, sowie Personenzugsfahrkarten II. und III. Klasse für einfache Fahrt zur Einführung.

Die Fahrpreise sind den in den Stationen zum Aushange gelangenden Preistafeln zu entnehmen.

Wien, am 23. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.584/05.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1802]

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages II zum Anhange des Tarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906, tritt ein Nachtrag II zum Anhange des Tarifes, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband in Wirksamkeit, welcher Ergänzungen, bezw. neue Anhangspositionen enthält.

Der Preis dieses vom 15. Dezember 1905 an käuflichen Nachtrages beträgt 10 Heller für das Stück.

Wien, am 25. November 1905. S.B. Z. 13.919-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1803]

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Einführung direkter Frachtsätze nach den Stationen der Lokalbahnen Melnik-Mscheno, Mscheno—Unter-Cetno und Sudoměř-Skalsko—Sobotka.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Sobotka bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, gelangen folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn																
	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Triebschitz	Türmitz	Ullersdorf
	Heller für 1000 kg																
Bechow-Freidorf	860	860	860	860	820	.	860	830	860	860	810	860	860	850	860	800	860
Březno-Žitnowes	850	850	850	850	810	.	850	820	850	850	800	850	850	840	850	790	850
Bukowno	830	830	830	830	790	.	830	800	830	830	780	830	830	820	830	770	830
Dalowic	830	830	830	830	790	.	830	800	830	830	780	830	830	820	830	770	830
Jenichow	606	586	570	616	518	622	594	532	604	549	510	586	562	554	612	506	570
Jungbunzlau Lokalbahn	770	770	770	770	730		770	740	770	770	720	770	770	760	770	710	770
Kanina-Aujezd	776	756	740	786	688	792	764	702	774	719	680	756	732	724	782	676	740
Katusitz	830	830	830	830	778	.	830	792	830	800	770	830	822	814	830	766	830
Lang-Lhota-Sukorad	860	860	860	860	820		860	830	860	860	810	860	860	850	860	800	860
Lhotka	656	636	620	666	568	672	644	582	654	599	560	636	612	604	662	556	620
Lin	830	830	830	830	790		830	800	830	829	780	830	830	820	830	770	830
Mscheno	786	766	750	796	698	832	774	712	784	729	690	766	742	734	792	686	750
Nebužel	716	696	680	726	628	732	704	642	714	659	620	696	672	664	722	616	680
Podkowan	846	826	810	856	758	.	834	772	844	789	750	826	802	794	852	746	810
Řepow	830	830	830	830	790	.	830	800	830	830	780	830	830	820	830	770	830
Sobotka	940	940	940	940	900	.	940	910	940	940	890	940	940	930	940	880	940
Střednic	696	676	660	706	608	712	684	622	694	639	600	676	652	644	702	596	660
Sudoměř	826	806	790	830	738	.	814	752	824	769	730	806	782	774	830	726	790
Sudoměř-Skalsko	830	816	800	830	748	.	824	762	830	779	740	816	792	784	830	736	800
Unter-Bautzen	860	860	860	860	820	860	860	830	860	860	810	860	860	850	860	800	860
Unter-Cetno	846	826	810	856	758	.	834	772	844	789	750	826	802	794	852	746	810
Wratno-Lobes	786	766	750	796	698	.	774	712	784	729	690	766	742	734	792	686	750
Wrutic-Jelenic	586	566	550	596	498	602	574	512	584	529	490	566	542	534	592	486	550
Živonin	746	726	710	756	658	762	734	672	744	689	650	726	702	694	752	646	710

Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen																
	Bilin	Bruch	Brüx	Dux-Liptitz	Eisenberg	Komotau	Kosten	Ladowitz	Ober-Georgenthal	Oberleutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Seidowitz	Teplitz-Waldthor	Triepschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Heller für 1000 kg																
Bechow-Freidorf	860	860	860	860	860	.	840	860	860	860	860	860	830	860	840	860	860
Březno-Žitnowes	850	850	850	850	850	.	830	850	850	850	850	850	820	850	830	850	850
Bukowno	830	840	830	840	840	.	820	830	840	840	840	840	810	840	820	840	840
Dalowic	830	830	830	830	830	.	810	830	830	830	830	830	800	830	810	830	830
Jenichow	594	706	606	706	736	.	706	586	706	706	706	706	736	706	706	702	706
Jungbunzlau Lokalbahn	770	770	770	770	770	.	750	770	770	770	770	770	740	770	750	770	770
Kanina-Aujezd	764	876	776	876	906	.	876	756	876	876	876	876	906	876	876	872	876
Katusitz	830	860	830	860	860	.	840	830	860	860	860	860	830	860	840	860	860
Lang-Lhota-Sukorad	860	860	860	860	860	.	840	860	860	860	860	860	830	860	840	860	860
Lhotka	644	756	656	756	786	.	756	636	756	756	756	756	786	756	756	752	756
Lin	830	850	830	850	850	.	830	830	850	850	850	850	820	850	830	850	850
Mscheno	774	886	786	886	916		886	766	886	886	886	886	916	886	886	882	886
Nebužel	704	816	716	816	846	.	816	696	816	816	816	816	846	816	816	812	816
Podkowan	834	910	846	910	910	.	890	826	910	910	910	910	880	910	890	910	910
Řepow	830	830	830	830	830	.	810	830	830	830	830	830	800	830	810	830	830
Sobotka	940	940	940	940	940	.	920	940	940	940	940	940	910	940	920	940	940
Střednic	684	796	696	796	826	.	796	676	796	796	796	796	826	796	796	792	796
Sudoměř	814	910	826	910	910	.	890	806	910	910	910	910	880	910	890	910	910
Sudoměř-Skalsko	824	890	830	890	890		870	816	890	890	890	890	860	890	870	890	890
Unter-Bautzen	860	860	860	860	860	860	840	860	860	860	860	860	830	860	840	860	860
Unter-Cetno	834	910	846	910	910		890	826	910	910	910	910	880	910	890	910	910
Wratno-Lobes	774	886	786	886	916	.	886	766	886	886	886	886	916	886	886	882	886
Wrutic Jelenic	574	686	586	686	716	.	686	566	686	686	686	686	716	686	686	682	686
Živonin	734	846	746	846	876	.	846	726	846	846	846	846	876	846	846	842	846

Die im Tarife, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903 für die Stationen Jenichow, Kanina-Aujezd, Lhotka, Mscheno, Nebužel, Střednic, Wrutic-Jelenic und Živonin, ferner die im Tarife für den Inländischen Kohlenverkehr über $\frac{\text{Aussig}}{\text{Schima}}$, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902 für die Station Unter-Bautzen enthaltenen Frachtsätze, sowie die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 144 vom 17. Dezember 1904 unter fortl. Nr. 3501 verlautbarten Frachtsätze für die Stationen Podkowan und Wratno-Lobes treten mit dem oben bezeichneten Termine außer Kraft.

Teplitz, am 23. November 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1804]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 6 B (Ton, auch Tonschiefer) folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von Zliw k.k.St.B. nach	a)	b)
	Mark für 100 kg	
Niederdollendorf (Cöln)	1·53	1·69

Wien, am 21. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.524/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1805]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Gemeinschaftlichen Hefte vom 1. März 1900.

Am 1. Jänner 1906 tritt der obenbezeichnete Nachtrag in Wirksamkeit. Er enthält Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie die Darstellung des Geltungsbereiches des Gemeinschaftlichen Heftes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 21. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.589/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr 136 v. 25 XI 1905. [1806]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den Französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)

Einführung neuer Eisenbahngütertarife, Teil I, Abteilung A und B, Teil II, A, Heft 1 und Heft 2, Teil II, B.

Am 1. Jänner 1906 treten folgende Tarife in Wirksamkeit:

a) Teil I, Abteilung A, enthaltend: „Reglementarische Bestimmungen";

b) Teil I, Abteilung B, enthaltend: „Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation";

c) Teil II, A, Heft 1, enthaltend: Schnittfrachtsätze für die außerfranzösischen Bahnstrecken, sowie direkte Stationstarife für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit Ausnahme der Stationen der Linien in Galizien und in der Bukowina), sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien, einschließlich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen anderseits;

d) Teil II, A, Heft 2, enthaltend: Schnittfrachtsätze für die außerfranzösischen Bahnstrecken, sowie direkte Stationstarife für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen anderseits;

e) Teil II, B, enthaltend: Schnittfrachtsätze für die französischen Bahnstrecken.

Hierdurch werden die nachstehend verzeichneten Tarife aufgehoben und ersetzt:

a) Teil I, Abteilung A, vom 1. Jänner 1893 samt den Nachträgen I—III;

b) die Tarife, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juni 1890, samt den Nachträgen I—IV, sowie vom 1. April 1902;

c) Teil II, Heft 1, vom 1. April 1902, der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen von Paris-La Villette nach Suczawa vom 1. März 1894, der Ausnahmetarif für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus nach Passau transit vom 1. Jänner 1895 samt Anhang;

d) Teil IIa, 2. Heft, vom 15. November 1890 samt den Nachträgen I—III, der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiß und Eigelb, totem Wild vom 1. Oktober 1893, der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen von Paris-La Villette nach Verciorova und Predeal vom 1. März 1894, der Ausnahmetarif für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern nach Passau transit vom 1. Jänner 1895 samt Anhang, der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen vom 20. September 1901;

e) Teil IIb vom 1. Juni 1890 samt den Nachträgen I—IV.

Überdies werden die im Tarife, Teil V, vom 1. Februar 1890 auf Seite 13 und 14 enthaltenen „Vorschriften für den Transport von Wein, Spiritus etc. in Reservoir- und Zisternenwagen" aufgehoben und durch die im neuen Teil I, Abteilung B, enthaltenen „Bestimmungen für Flüssigkeiten in Kessel- (Reservoir-, Zisternen-, Bassin-, Topf-, Tank-) und anderen Gefäßwagen" ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Erschwerungen oder Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis 31. Jänner 1906 in Kraft.

Exemplare der Tarife sind bei den beteiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen und Stationen zu folgenden Preisen für das Stück zu beziehen, und zwar: Teil I, Abteilung A, K 1, Teil I, Abteilung B, K 5, Teil II, A, Heft 1, K 5, Teil II, A, Heft 2, K 3 und Teil II, B, K 3.

Wien, am 17. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.919/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1807]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1894.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Zinkweiß von Settenz A.T.E. nach Genf (Genève) transit mit der Bestimmung nach Lyon-Guillotière nachfolgende Frachtsätze berechnet:

Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens

a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen Franken 46·95 für 1000 kg;

b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen Franken 32·85 für 1000 kg.

Wien, am 21. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.439/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1808]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung der Geltungsdauer von Frachtsätzen für Schilf, Rohr und Rohrdecken.

In Zeile 6 der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 vom 18. November 1905 auf Seite 2833 unter Nr. [1749] erschienenen Kundmachung ist die Jahreszahl „1906" auf **„1907"** zu berichtigen.

Budapest, am 21. November 1905. Ks.Od. Z. 52.180/05.

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1809]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Heft 7, 8 und 9, vom 1. April 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Ab 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für Güter der Stückgutklasse I nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Zwischen	und Stationen der						
	kgl. Württbg. St.B.	Eisenbahn in Elsaß-Lothringen				kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken	
	Reutlingen	Straßburg C.B.	Straßburg-Neudorf	Königshofen	Schiltigheim	Neunkirchen (Saar)	Trier Hauptbhf.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark						
Winterberg	5·92	6·60	6·60	6·60	6·60	6·93	7·32

Wien, am 23. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.704/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1810]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Reexpedition von Rohzucker in Kolin.

Für Rohzucker wird bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen von den Stationen der Strecken Elbeteinitz bis Raitz inkl., B.-Trübau bis Stefanau inkl., sowie den einmündenden Lokalbahnen Přelauč—Kalk-Podol, Chotzen-Leitomischl und Rudelsdorf—Landskron nach den Stationen Aussig St.E.G., Nestomitz Zuckerfabrik, Peček und Schönpriesen ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, die Reexpeditionsbegünstigung bei Einlagerung solcher Sendungen im Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin bewilligt.

Für jede der reexpedierten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Heller pro 100 kg berechnet und sind im übrigen für die Reexpedition die im I. und II. Anhange zum Tarife, Teil I, Abteilung B, enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden, maßgebend.

Die Reexpedition hat längstens innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung stattzufinden.

Wien, am 18. November 1905.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1811]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Reexpedition von Raffinadezucker in Kolin.

Für in Opočno in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gebrachte, im Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin eingelagerte und nach Prag St.E.G. reexpedierte Sendungen Zucker der Pos. Z—15a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 wird für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Für jede der reexpedierten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Heller pro 100 kg berechnet und sind im übrigen für die Reexpedition die im I. und II. Anhange zum Tarife, Teil I, Abteilung B, enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden, maßgebend.

Die Reexpedition hat längstens innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung stattzufinden.

Wien, am 18. November 1905.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1812]

Adriatisch-Sächsischer Eisenbahnverband.
Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Änderungen in den Verbandsgütertarifen, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit hat im Verbandsgütertarife, Teil II, des Adriatisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes die „Besondere Tarifbestimmung“ unter VI, 2 c) auf Seite 11 wie folgt zu lauten:

„c) ist weder ein bestimmter Bahnhof noch die Empfangsbahn im Frachtbriefe angegeben, so werden die Sendungen auf Leipzig (Bayerischer Bahnhof) abgefertigt.“

Ferner ist mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 im Nachtrag III zum Verbandsgütertarife, Teil II, des Adriatisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes, Seite 10 (Export-Ausnahmetarif B), „Pos. E 6“ auf „Pos. E 7“, „Pos. E 5“ auf „Pos. E 6“ und im Nachtrag IV zum Verbandsgütertarife, Teil II, des Adriatisch-Norddeutschen Eisenbahnverbandes, Seite 8 (Export-Ausnahmetarif D), „Pos. E 7“ auf „Pos. E 8“, Seite 12 und 16 (Abschn. G, B 2, Abschn. H, B 2), „Pos. E—5“ auf „Pos. E—6“ abzuändern.

Wien, am 18. November 1905. S.B. Z. 13.661-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1813]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1.

Mit Wirksamkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten nachstehende Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien in Kraft:

1. Verzeichnis der deutschen Stationen.

Seite 8:

Verwaltungsbezirk	Name der Station	Entfernung bis Peri tr. km
Bad.	Lauda	672

2. Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken.

Seite 18:

Schnittsätze nördlich von Italien	Ausnahmetarif Nr. 1 g 10 t Franken für 100 kg
3. Badische Staatseisenbahnen.	
Lauda—Peri	1·94

Wien, am 21. November 1905. S.B. Z. 13.865-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1814]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1903.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 69 (Schilf u. s. w.) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Regensburg	Nach Straubing
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Bács-Topolya	2·04	1·96
Csantavér	2·00	1·92
Füllöpszállás	1·78	1·70
Hegyesfeketehegy	2·06	1·98
Kecskemét	1·82	1·74
Palics	1·98	1·90
Pétervárad	2·16	2·08
Temesvár-Józsefváros	2·21	2·13
Ujvidék	2 16	2·08
Versecz	2·33	2·25
Vinkovci	2 21	2·13
Vukovár	2·19	2·11
Zimony	2·28	2·20

Wien, am 23. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.455/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1815]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1903.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen in Ergänzung des Abschnittes I (Stammholz u. s. w.) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Zapfendorf Frachtsätze in Pfennig für 100 kg
Friedburg-Lengau	115
Mattighofen	111
Munderfing	111

Wien, am 23. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.528/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1816]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den Französischen Ostbahnen via Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. Mai 1900.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für die Beförderung von Stamm- und Stangenholz bis zu 2·5 m Länge bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen, folgende Frachtsätze berechnet:

von Sziszek (Sisak) S.B. nach Mirecourt Franken 37·15 für 1000 kg;

von Zágráb (Zagreb) S.B. nach Mirecourt Franken 36·25 für 1000 kg;

Wien, am 23. November 1905. T.-A.-B.-Z. 21.734/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1817]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Herabminderung der lagergeldfreien Abnahmefrist für Güter in der Station Wien.

Die mit Gültigkeit vom 18. November 1905 auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements kundgemachte Herabminderung der tarifmäßigen lagergeldfreien Abnahmefrist für die in der Station Wien einlangenden Güter auf zwei Tage wurde mit Erlaß des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. November 1905, Z. 54.659/16 a, nachträglich auf die Dauer des unabweislichen Bedarfes genehmigt.

Wien, am 23. November 1905.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1818]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
Ä. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Temporäre Zuschlagsfristen.

Auf Grund des § 63, Abs. 3, Ziffer 2, des Betriebsreglements und des § 6, Abs. 3, Ziffer 2, der Ausführungs-

bestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. November 1905, Z. 54.697, für Frachtgüter aller Art (ausgenommen lebende Tiere und leicht verderbliche Güter), welche vom 26. November 1905 angefangen auf den Linien der obgenannten Bahnen zur Aufgabe gelangen oder auf anderen Bahnen bereits nach Aufhebung der für diese anläßlich der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse festgesetzten Zuschlagsfristen aufgegeben wurden, bis auf weiteres folgende temporäre Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen festgesetzt: Zwei Tage für Sendungen, welche nur eine der obgenannten drei Bahnen, und drei Tage für Sendungen, welche zwei dieser Bahnen oder alle drei berühren.

Rücksichtlich dieser Sendungen werden die für die Linien der obgenannten Bahnen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 128, 129, 130 und 131 unter den laufenden Postnummern 1653, 1661, 1669, 1674, 1678, 1683, 1695 und 1716 publizierten temporären Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen gleichzeitig außer Kraft gesetzt.

Wien, Prag, am 23. November 1905.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1819]

Österreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifhefte 1, 2 und 3.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangt zum Tarifheft 1 der Nachtrag VI, zum Heft 2 der Nachtrag VII und zum Heft 3 der Nachtrag VI zur Einführung, wodurch neue Stationen in die Tarife einbezogen, die Frachtsätze im Verkehre mit einigen Stationen abgeändert und aufgehoben und Berichtigungen des Haupttarifes vorgenommen werden.

Insoweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 14. Februar 1906 in Kraft.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei den beteiligten Verwaltungen um den Preis von 10 Heller pro Stück erhältlich.

Budapest, am 22. November 1905. Ks.Od. Z. 53.218/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1820]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Zementkupfer von Königshütte O.S. nach Budapest.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Jänner 1907, tritt für Sendungen von Zementkupfer in vollen Wagenladungen von Königshütte i. Oberschl. nach Budapest (sämtliche Bahnhöfe) und Köbánya also und felsö pályaudvar der direkte Kartierungsfrachtsatz von 257 Pfg. für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief in Kraft.

Budapest, am 20. November 1905. Ks.Od. Z. 53.089/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905. [1821]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Zusammenstellung der auf den österreichischen Eisenbahnen in jüngster Zeit eingeführten Verkehrsbeschränkungen.

a) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Gültigkeit vom 24. Oktober 1905 bis längstens 24. Dezember 1905 wurden die Ladefristen in allen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn mit Ausnahme der Station Prag (Smichow) für mineralische Kohle, Kalksteine, Ziegel, Bruchsteine, Rübe, Rübenschnitte und Kalkschlamm auf sechs Tagesstunden herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 117 vom 10. Oktober [1491].)

b) K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

1. Kürzung der lagergeldfreien Zeit in der Station Floridsdorf.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1905 wurde für in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter in Wagenladungen die lagergeldfreie Abnahmefrist, sofern sie tarifmäßig über 24 Stunden beträgt, für die Station Floridsdorf auf zwei Tage herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 118 vom 12. Oktober [1493] und Nr. 122 vom 21. Oktober [1568].)

2. Kürzung der lagergeldfreien Zeit in Mähr. Ostrau-Oderfurt.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1905 wurde für die Station Mähr. Ostrau-Oderfurt für in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter in Wagenladungen die lagergeldfreie Abnahmefrist, sofern sie tarifmäßig über 24 Stunden beträgt, auf zwei Tage herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 120 vom 17. Oktober [1540] und Nr. 126 vom 31. Oktober [1620].)

3. Beschränkung der Güteraufnahme.

Infolge Zurückhaltung von Güterwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Gebieten, in denen sich Verkehrshemmungen ergeben haben, werden vom 7. November 1905 an bis auf weiteres Gütersendungen nur zur einstweiligen Verwahrung bis zur möglichen Beförderung angenommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1663].)

4. Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien K.F.N.B.

Mit Gültigkeit vom 11. November 1905 wurde für die Station Wien K.F.N.B. die lagergeldfreie Abnahmefrist für die in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Frachtgüter, sofern diese Frist mehr als 24 Stunden beträgt, auf zwei Tage herabgesetzt mit der Maßgabe, daß bei den vormittags zur Avisierung gelangenden Sendungen der Tag der Avisierung, bei den nachmittags avisierten der folgende Tag und endlich bei nicht zu avisierenden Gütern der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag zu zählen ist. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1667] und Nr. 135 vom 23. November [1787].)

5. Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes für mineralische Kohle und Koks in der Station Wien K.F.N.B.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 bis auf weiteres wurde:

1. Die lagergeldfreie Abnahmefrist für mineralische Kohle und Koks auf zwei Tage herabgesetzt mit der Maßgabe, daß bei den vormittags zur Avisierung gelangenden Sendungen der Tag der Avisierung, bei den nachmittags avisierten der folgende Tag, bei den nicht zu avisierenden der Tag der Ankunft als erster lagergeldfreier Tag mitzählt;

2. das nach Ablauf der lagergeldfreien Abnahmefrist zu entrichtende Lagergeld für mineralische Kohle und Koks auf 3 Heller pro 100 kg und einen Tag erhöht. (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1709] und Nr. 135 vom 23. November [1792].)

6. Wegen Überfüllung der Kohlenlagerplätze in der Station Wien Nordbahnhof wurde die Annahme von Kohlen- und Kokssendungen für Wien K.F.N.B. vom 17. November 1905 an auf sieben Tage eingestellt

Noch vor dem 17. November 1905 aufgelieferte Sendungen wurden abbefördert und auch von den Anschlußbahnen übernommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 133 vom 18. November.)

Diese Beschränkung wurde bereits am 23. November 1905 aufgehoben und von diesem Tage an derartige Sendungen wieder angenommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 135 vom 23. November [1786].)

c) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

1. Beschränkte Annahme von Gütersendungen nach Triest.

Wegen außergewöhnlich starken Güterandranges in Triest wurden vom 8. November 1905 angefangen, mit Ausnahme von Eilgütern, lebenden Tieren, Bier, leicht verderblichen Gütern und für Triest-Freihafen Südbahn oder Triest-Freihafen k. k. Staatsbahn bestimmten Zuckersendungen, alle Güter nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn, Triest-Freihafen Südbahn und Triest-Freihafen k. k. Staatsbahn nur zur einstweiligen Verwahrung bis zur möglichen Beförderung übernommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1700].)

Unter Aufhebung vorstehender Beschränkung werden vom 18. November 1905 angefangen Frachtgüter nach Triest, mit Ausnahme von Holzsendungen für Triest k. k. Staatsbahnen, wieder unbeschränkt zur Beförderung angenommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 134 vom 21. November [1774].)

2. Kürzung der Ladefristen und der lagergeldfreien Zeit in der Station Wien-Matzleinsdorf.

Wegen Güteranhäufung in der Station Wien-Matzleinsdorf wurden mit Gültigkeit vom 16. November 1905 die Entladefrist auf zwölf Stunden und die lagergeldfreie Abnahmefrist auf zwei Tage herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1740].)

d) K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Kürzung der Ladefristen und Erhöhung des Lagergeldes in der Station Lemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1905 bis auf weiteres wurden für die Station Lemberg die Ladefristen auf sechs Tagesstunden herabgesetzt und das Lagergeld für Abgabsgüter um 50 Prozent erhöht. (Vrdgs.-Bl. Nr. 113 vom 30. September [1439].)

2. Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1905 wurden die Ladefristen, welche für den Bereich einzelner k. k. Staatsbahn-Direktionsbezirke bereits unter einem früheren Datum gekürzt worden waren, auf sämtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (ausgenommen die dalmatinischen) auf sechs Tagesstunden herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 118 vom 12. Oktober [1505].)

3. Beschränkung der Güteraufnahme im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Wegen außerordentlicher Güteranhäufung werden mit Gültigkeit vom 9. November 1905 angefangen in den Stationen des Amtsbereiches der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg Güter mit Ausnahme von lebenden Tieren und leicht verderblichen Gegenständen nur in einstweilige Verwahrung bis zur möglichen Beförderung angenommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1717].)

4. Kürzung der lagergeldfreien Zeit in der Station Wien I (K.E.B.).

Vom 13. November 1905 an wurde die lagergeldfreie Zeit für die in der Station Wien I (K.E.B.) zur Abgabe gelangenden Frachtgüter auf zwei Tage herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1726].)

5. Kürzung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes in den Stationen der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Mit Gültigkeit vom 14. November 1905 wurde in allen Stationen des Amtsbereiches der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau

1. die lagergeldfreie Abnahmefrist für bahnseits zu entladende Güter auf zwei Tage herabgesetzt,

2. das nach Ablauf der lagergeldfreien Zeit tarifmäßig zu entrichtende Lagergeld um 100 Prozent erhöht. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1738].)

e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Wirksamkeit vom 11. Oktober 1905 bis längstens Ende Dezember 1905 wurden die Ladefristen auf sechs Tagesstunden herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 117 vom 10. Oktober [1488].)

2. Einstellung der Aufnahme von Holzsendungen nach Wien.

Wegen eingetretener außerordentlicher Verkehrsverhältnisse wurde die Aufnahme von Holzsendungen aller Art für die Station Wien St.E.G. bis auf weiteres sistiert.

Die im Rollen befindlichen Holzsendungen werden jedoch noch angenommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1710].)

3. Beschränkung der Güteraufnahme.

Mit Rücksicht auf den durch die außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse herbeigeführten Wagenmangel werden in den Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 16. November 1905 angefangen bis auf weiteres im Bedarfsfalle Güter nur in einstweilige Verwahrung bis zur möglichen Beförderung angenommen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November.)

4. Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist für Güter in der Station Wien.

Wegen außergewöhnlicher Güteranhäufung und Überfüllung der Gütermagazine und Lagerplätze wurde vom 18. November 1905 angefangen bis auf weiteres in der Station Wien St.E.G. die tarifmäßige lagergeldfreie Abnahmefrist für Güter auf zwei Tage herabgesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 133 vom 18. November [1750].)

Außerdem wurden seitens der Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen Überfüllung der Lagerräume und Lagerplätze, sowie Überfüllung der Bahngeleise mit vollen Wagenladungen in Wien St.E.G. die daselbst bei der Güterabgabe für diverse Frachtgüter bis auf Widerruf bestehenden Lagerbegünstigungen mit 20. November 1905 mit der Maßgabe außer Kraft gesetzt, daß von diesem Tage an sowohl für die in genannter Station lagernden, als auch neu einlangenden Frachtgüter nur die allgemein gültigen Lagergeldbestimmungen des Tarifes, Teil I, Abt. B, gültig vom 1. Juli 1905, mit der in der Kundmachung vom 17. November 1905 festgesetzten Einschränkung der lagergeldfreien Zeit auf zwei Tage in Anwendung kommt.

Die für Getreide, Kohle und Mahlprodukte bestehenden Lagerbegünstigungen bleiben vorläufig aufrecht. (Vrdgs.-Bl. Nr. 134 vom 21. November [1776]).

Verkehrsstörung.

22. November. Wegen Steinfalles wurde zwischen den Stationen Nußdorf und Klosterneuburg der Strecke Wien K.F.J.B.—Tulln der Gesamtverkehr vom Zuge Nr. 72 bis zum Zuge Nr. 23 eingestellt.

Ausland.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Inkrafttreten neuer direkter Entfernungen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 treten u. a. in den Tarifheften 2—4 und 6 direkte Entfernungen für die Station Halbe des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle a. d. Saale in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1905. (Einbeziehung der Station Tetingen in Luxemburg.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 wird die Station Tetingen in Luxemburg in den Tarif einbezogen.

Die direkten Entfernungen sind vorläufig durch Anstoß von 8 km an die Entfernungen der Station Bettemburg zu bilden.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2056 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Alteisen	diversen Stationen	Segen-Gottes	Die Sendungen müssen in Wagenladungen zur Ab-, resp. Aufgabe gelangen. Verwiegung auf der Geleisewage	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil I	Wägegeld in Segen-Gottes pro Wagen: 120 Heller	80 Heller	40 Heller	Im Kartierungswege		
			Eisenschlacke	Segen-Gottes	diversen Stationen									
2057 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Drainröhren der Tarif-Pos. T—20 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Opočno	Hronow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen an die Wassergenossenschaft in Poříč adressiert sein		Lokaltarif	22 Heller	19 Heller	3 Heller			
2058 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905				Brünn St.E.G. transit	Groß-Meseritsch				51 Heller	40 Heller	11 Heller			
					Okřischko St.E.G. transit				53 Heller	42 Heller	11 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2059 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dünger des Spezialtarifes 3	Wien St. Marx	Schönfeld-Lassee	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Besteht kein Frachtsatz	K 22·—*) pro Wagenladung				*) In diesem Frachtsatze ist die Zuschubgebühr von K 2·— pro Wagen nicht inbegriffen
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf					K 18·60*) pro Wagenladung				
					Raasdorf					K 14·40*) pro Wagenladung				
2060 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Eisenbahnfahrzeuge, Tender, Lokomotive, Tenderlokomotive und Schneepflüge, auf eigenen Rädern laufend	Kolin St.E.G. oder umgekehrt	Heřman-Městetz	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für Regiezwecke der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf bestimmt sein und haben auf den Frachtbriefen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen			43 Heller	22 Heller	21 Heller	Im Kartierungswege		
2061 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			a) Eisenbahnschwellen der Tarif-Pos. H—18 d b) Schnittholz der Tarif-Pos. H—17 c, 1 und 2 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905		Tischnowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien			Verschieden	a) b)				
				Vlarapaß						87 97				
				Bilnitz-Brumow						87 97				
				Bohuslawitz an der Vlara						87 97				
				Hradek-Slawičin						83 97				
				Boikowitz						79 95				
				Nezdenitz						79 95				
				Aujezd-Luhatschowitz						79 95				
				Ung.-Brod						76 90				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2062 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Erze	Erze, welche bei der Aufgabe in Schwarzbach auf der Geleisebrückenwage zur Verwiegung gelangen		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Verwiegung in a) Straßenfuhrwerken in ununterbrochener Aufeinanderfolge der einzelnen Partien; b) Eisenbahnwagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil I		Wägegeld: a) 1 Heller pro 100 kg b) 60 Heller pro Wagen		Im Kartierungswege		
2063 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Leere Petroleum- und Ölbarrels	Leere Petroleum- und Ölbarrels, welche in Wien Staatsbahnhof zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen		Auflieferung in beliebigen Mengen als Frachtgut. Das Ablegen der Sendungen von den Straßenfuhrwerken, bezw. das Auflegen auf dieselben obliegt den Parteien					Nachlaß der zu entrichtenden Ab-, bezw. Auflegegebühr			
2064 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Leere Fäkalienfässer	diversen Stationen	Schimitz	Die Fäkalienfässer müssen als Frachtgut zur Abgabe gelangen. Das Auflegen der Sendungen auf die Straßenfuhrwerke obliegt den Parteien					Nachlaß der zu entrichtenden Auflegegebühr			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	2	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2065 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Blansko	diversen Stationen	Die Sendungen müssen in Wagenladungen von mit der Station Blansko in Geleiseverbindung stehenden Etablissements zur Aufgabe gebracht, resp. bezogen werden. Verwiegung auf der Geleisewage in Blansko. Der Zuschub der zu verwiegenden Wagen auf die Geleisewage, bezw. das Abziehen der verwogenen Wagen von der Wage obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil I	120 Heller Wäggeld pro Wagen	80 Heller Wäggeld pro Wagen	40 Heller Wäggeld pro Wagen	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
2066 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Schwechat-Kledering	Wien St.E.G. loko und transit	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen, Die Sendungen müssen von mit der Station Schwechat-Kledering in Geleiseverbindung befindlichen Etablissements aufgegeben werden, bezw. an solche Etablissements adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	10·4 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2067 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz	Frachtgüter aller Art	Jiřitz	Neratowitz transit	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in Jiřitz mit direkt lautenden Frachtbriefen nach Stationen über Neratowitz hinaus zur Aufgabe, bezw. von solchen Stationen zur Abgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz" (Teil II)	Verschieden	13 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Jiřitz	Neratowitz loko	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen.				16 Heller				
				oder umgekehrt										
2068 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905				Brandeis a. d. Elbe transit	Brandeis a. d. Elbe Stadt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf-, bezw. Abladen in der Station Brandeis a. d. Elbe Stadt obliegt den Parteien				3 Heller				
				oder umgekehrt										
2069 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905				Neratowitz	Jiřitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien		Lokaltarif	Verschieden	7 Heller	Verschieden			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2070	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Für aus dem Auslande via Schönpriesen-Umschlag nach Schönpriesen zum Importe gelangende Transporte von Kleie, Palmkernkuchen, Palmkernmehl, sowie von sämtlichen Artikeln, welche laut Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B, nach Spezialtarif III tarifieren	Schönpriesen-Umschlag	Schönpriesen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen von Etablissements, die mit der Station Schönpriesen in direkter Schienenverbindung stehen, aufgegeben werden, bezw. an solche Etablissements adressiert sein	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	Teil II, Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	11 Pfennig	9 Pfennig	2 Pfennig	Im Kartierungswege		
			Für von Schönpriesen nach dem Auslande via Schönpriesen-Umschlag zum Exporte gelangende Transporte von Melassefutter	Schönpriesen	Schönpriesen-Umschlag				11 Pfennig	9 Pfennig	2 Pfennig			
2071	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Frachtgüter der Wagenladungsklassen A, B und C und der Spezialtarife 1, 2 und 3	Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge)*) oder umgekehrt	Brünn St.E.G. oder Schimitz	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der übrigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Verschieden	10 Heller	Verschieden			*) Diese Station dient bloß dem Güterverkehre, und zwar nur für solche Sendungen, welche von den genannten Etablissements aufgegeben werden, bezw. für dieselben bestimmt sind

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2072	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Siehe untenstehende Tabelle			Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von oder nach	Nach oder von	Gewöhnliche Eilgüter	Frachtgüter der Klasse I	Frachtgüter der Klasse II	Sperrige Güter
		Heller pro 100 Kilogramm			
Brankowitz oder Nemotitz	Wien St.E.G.	543	199	171	293
	Stadlau	501	184	158	270
	Marchegg St.E.G.	501	184	158	270
	Bruck a. d. L. St.E.G.	729	259	213	370

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2073	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Siehe untenstehende Tabelle			Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von oder nach	Nach oder von	Frachtgut*) Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
		Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Heller							
Grammat-Neusiedl St.E.G.	Klein-Neusiedl	—	24	24	—	—	—	—	—
Brünn St.E.G.	Leitomischl	152	128	—	—	—	—	—	—
Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Leitomischl	330	264	—	—	—	168	—	—
Brünn St.E.G.	Namiest a. d. Oslava	54	—	—	—	—	—	—	—
Grammat-Neusiedl St.E.G.	Schwadorf	—	24	24	—	—	—	—	—
Götzendorf St.E.G.	Wien St.E.G. und Simmering	—	24	24	—	—	24	—	—
Götzendorf L.B.	Wien St.E.G. und Simmering	—	32	32	—	—	32	—	—
Klein-Neusiedl	Wien St.E.G. und Simmering	—	24	24	24	24	24	—	24
Rohrau	Wien St.E.G. und Simmering	—	—	48	45	33	42	44	—
Schwadorf	Wien St.E.G. und Simmering	—	24	24	—	—	24	—	—

*) exkl. Koks und Kohle, mineralische.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2074	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Frachtgüter der Wagenladungsklassen B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3, welche bei der Auf- oder Abgabe in Skalitz-Boskowitz auf der Straßen-Brückenwage zur Verwiegung gelangen			Auf- oder Abgabe in vollen Wagenladungen, Ununterbrochene Verwiegung in Straßenfuhrwerken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil I	2 Heller Wägegeld	1 Heller Wägegeld	1 Heller Wägegeld	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2075 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Frachtgüter der Wagenladungsklassen A, B, C und der Spezialtarife 2 und 3, einschließlich Koks, jedoch exkl. Kohle	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände oder umgekehrt	Wien St.E.G. loko, Stadlau loko	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Besteht nicht		Heller 13 *)		Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze werden nur unter der Bedingung gewährt, daß die Transporte für das städtische Gaswerk oder für die städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände bestimmt sind oder von denselben aufgegeben werden. Der Frachtsatz von 10 Heller pro 100 kg findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen in der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach über Wien St.E.G., Stadlau oder Wien (Abzweigung bei der Stadlauerbrücke) hinausgelegenen Stationen, bezw. in umgekehrter Richtung in solchen Stationen nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände mit direkten Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. *) Außer diesen Frachtsätzen kommt noch eine Gebühr von 2·— (zwei) Kronen pro Wagen für den Zuschub der Sendungen vom städtischen Gaswerke und eine Gebühr von 8·— (acht) Kronen pro Wagen für den Zuschub der Sendungen von den städtischen Elektrizitätswerken nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände oder umgekehrt in Anrechnung. Für gebrauchte leere Fässer gelangen rücksichtlich der Strecke Wien-Erdbergerlände—Wien St.E.G. die in der Rubrik 10 angeführten Frachtsätze bei Frachtzahlung für das Effektivgewicht der betreffenden Sendung, mindestens aber für das Gewicht von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Berechnung
					Wien St.E.G. transit, Stadlau transit, Wien (Abzweigung bei der Stadlauerbrücke) transit					10 *)				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 Die Publikation erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2076 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI 1905.	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regiegüter der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz, und zwar: Güter der Klasse B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3	Auf den Linien der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz bestimmt und an Dienststellen dieser Lokalbahn adressiert sein. Bei Regiesendungen von Stationen der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz müssen Dienststellen dieser Lokalbahn als Aufgeber erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	1·2 Heller pro Tonne und 1 km plus 60 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne		Im Abrechnungs- oder Kartierungswege		
			Güter der Klasse I, II und A							2 Heller pro Tonne und 1 km plus 80 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne				
2077 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Regiegüter der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe Čelakowitz-Mochow), und zwar: Güter der Klasse B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3	Auf der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Čelakowitz-Mochow) bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressiert sein. Bei Regiesendungen von Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Čelakowitz-Mochow) müssen die Organe dieser Verwaltung als Aufgeber erscheinen				1·2 Heller pro Tonne und 1 km plus 60 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne				
			Güter der Klasse I, II und A							2 Heller pro Tonne und 1 km plus 80 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2078 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regiegüter der Böhm. Commercialbahnen, und zwar: Güter der Klasse B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3	Auf den Linien der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Böhm. Commercialbahnen bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressiert sein. Bei Regiesendungen von Stationen der Böhm. Commercialbahnen müssen die Organe dieser Verwaltung als Aufgeber erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	1·2 Heller pro Tonne und 1 km plus 60 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne		Im Abrechnungs- oder Kartierungswege		
			Güter der Klasse I, II und A			Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. (übrige Bedingungen wie oben)				2 Heller pro Tonne und 1 km plus 80 Heller Manipulationsgebühr pro Tonne				
2079 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905									Heller	Heller	Heller			
			Holz des Spezialtarifes 2	Borohradek St.E.G.	Kladrub	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender			57	43	14	Im Kartierungswege		
				Müglitz	Brünn St.E.G.				80	69	11			
			Holz der Klasse C	Borohradek St.E.G.	Kladrub				43	38	5			
				Müglitz	Brünn St.E.G.				69	65	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2080 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Klasse C		Wien K.F.N.B. und St.E.G. oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	Heller		Im Kartierungswege		
				Adamsthal						68				
				Blansko						72				
				Bodenbach St.E.G.						119				
				Budigsdorf						93				
				Butschowitz						71				
				Hohenstadt St.E.G.						93				
				Kolin St.E.G.						89				
				Nemotitz						71				
				PardubitzSt.E.G.						89				
				Prag St.E.G.						91				
				Raitz						76				
				Sichelsdorf						93				
				Skalitz-Boskowitz						80				
				Trebitsch						63				
2081 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)			Holz zu Grubenzwecken der Tarif-Pos. H—19 lit. a) und b), der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Chotzen	Strebichowitz-Winaritz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien				69 Heller				
2082 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)			Schwartenholz (Brennholz)	Raitz	Czernowitz bei Brünn transit	Die Transporte müssen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Lokalbahn Brünn-Lösch zur Auflieferung gelangen			22 Heller	20 Heller	2 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2083 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk der Tarif-Pos. K—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Lobositz St.E.G.	Bubentsch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen für die Moldauregulierung, bezw. zum Baue von Stauanlagen bei Troja und bei Mirowitz, bezw. zum Baue eines Lateralkanales von Vraňan nach Hořin, bezw. eines Schleppgeleises bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	47	34	13	Im Kartierungswege		
					Jenschowitz				31	28	3			
					Weltrus				34	28	6			
									Krangebühr in Knowiz pro 100 kg in Heller					
2084 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Maschinen und Maschinenteile	Knowiz	diversen Stationen	Das Ein- und Ausladen der Sendungen in Knowiz mit Benützung des Hebekranes von den Straßenfuhrwerken auf die Eisenbahnwagen oder umgekehrt hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen		Tarif-Teil I	4	2	2			
				oder umgekehrt										
									Krangebühr in Bubna, bezw. Prag pro 100 kg in Heller					
2085 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Maschinen, Maschinenteile und Dampfkessel	Bubna St.E.G. Prag St.E.G.	diversen Stationen	Auf- und Abladen mit Benützung des Hebekranes			4	2	2			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2086 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlprodukte	Tautmannsdorf Wilfleinsdorf	diversen Stationen	Auflieferung als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief. Das Ablegen der Sendungen von den Straßenfuhrwerken haben die Parteien durch ihre Arbeiter zu besorgen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil I			Nachlaß der zu entrichtenden Ablegegebühr	Im Kartierungswege		
2087 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Mehl und Mahlprodukte	Groß-Meseritsch		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	Heller	Heller	Heller			
					Brünn St.E.G.				62	55	7			
					Drasow				102	78	24			
					Gurein				96	73	23			
					Königsfeld				86	65	21			
					Řečkowitz				88	67	21			
					Tischnowitz				92	82	10			
2088 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Mehl und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mistelbach		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Lokaltarif	Heller	Heller	Heller			
					Böhm.-Trübau				122	110	12			
					Brünn St.E.G.				74	70	4			
					Chotzen				132	120	12			
					Kolin St.E.G.				154	150	4			
					Mißlitz				50	46	4			
					Pardubitz St.E.G.				146	134	12			
					Wien St.E.G.				52	40	12			
2089 V.-B. Nr. 136 v. 25. XI. 1905			Mehl und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Segen-Gottes oder Tetschitz	Brünn St.E.G. loko	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in Brünn St.E.G. zum Bezuge gelangen			Verschieden	24 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2090	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Segen-Gottes oder Tetschitz	Czernowitz bei Brünn transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen für Stationen der Lokalbahn Brünn-Lösch zur Auflieferung gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	25 Heller		Im Kartierungswege		
2091	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Mehl, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste (gerollte Gerste), geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Segen-Gottes	Müglitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			115 Heller	108 Heller	7 Heller			
2092	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Milch als Eilgut		Wien St.E.G.	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			Heller	Heller	Heller			
				Enzersdorf b. Staatz					126	120	6			
				Grußbach-Schönau St.E.G.					158	120	38			
				Höflein (Haltestelle)					—	120	—			
				Kottingneusiedl (Haltestelle)					—	120	—			
				Laa St.E.G.					144	120	24			
				Staatz					131	120	11			
				Ulrichskirchen (Haltestelle)					—	60	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2093 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohöl in Reservoirwagen	diversen Stationen	Wien St.E.G.	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil I		Wäggeld in Wien St.E.G. 120 Heller pro Reservoirwagen		Im Kartierungswege		Verwiegung auf der Geleisebrückenwage in Wien St.E.G. über Auftrag der k. k. Zollbehörde
				via Wiener Verbindungsbahn										
2094 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Tarif-Pos. E—17 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Chotzen	Leitomischl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zu Gemeindezwecken bestimmt und an den Gemeindevorstand in Leitomischl adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	26 Heller	19 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
				Götzendorf St.E.G.	Wien Arsenal	Die Transporte müssen zum Baue eines Landwehr-Waffendepots in Wien-Arsenal bestimmt sein			Besteht kein direkter Frachtsatz	Heller 17				
				Götzendorf L.B.						18				

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2095	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Sand, Schotter	Stadlau	Wien Arsenal	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. | das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zum Baue eines Landwehr-Waffendepots in Wien Arsenal bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Besteht kein direkter Frachtsatz		13 Heller				
			Zement	Mannersdorf	Wien Arsenal					26 Heller				
2096		V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Schafwollgarne und Streichgarne a) ein-, zwei- oder mehrdrähtig; b) eindrähtig	Brünn St.E.G.	Braunau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung ad a) für Mengen unter 5000 kg; ad b) für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarif	Heller: a) 276, b) 276	a) 185, b) 161	a) 91, b) 115	Im Kartierungswege		
				Brünn St.E.G.	Nachod				a) 227, b) 227	a) 153, b) 136	a) 74, b) 91			
				oder umgekehrt										
				Schimitz	Braunau				a) 273, b) 273	a) 183, b) 160	a) 90, b) 113			
				Schimitz	Nachod				a) 225, b) 225	a) 152, b) 135	a) 73, b) 90			
				oder umgekehrt										
2097		V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Schafwollgarn, eindrähtig	Brünn St.E.G. oder Schimitz	Aussig St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, bezw. Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			393 Heller	a) 296 Heller b) 230 „	Verschieden			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2098 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schamotteziegel, Schamottesteine, Schamottemörtel, Gasretorten, zylindrische, aus Schamotte	Halbstadt St.E.G.	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Transporte müssen für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien bestimmt und an dasselbe adressirt sein. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Besteht nicht	107 Heller *)	—	Im Kartierungswege		*) Außer diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerke in Anrechnung
2099 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	Doxan (Zuckerfabrik)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen in dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Ausnahmetarife für Kalksteintransporte auf Seite 2 enthaltenen Bedingungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien			Verschieden	900 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	Verschieden			
2100 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905					Morawan St.E.G.			Ausnahmetarife für Kalksteintransporte, gültig vom 1. Jänner 1898	388 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	280 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	108 Heller pro Tonne (à 1000 kg)			
2101 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905				Prag-Hrabovka transit	Welwarn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien		Lokaltarif	32 Heller	26 Heller	6 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2102	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Kalksteine	Schimitz Schwarzbach	diversen Stationen	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil I	120 Heller Wägegeld pro Wagen	80 Heller Wägegeld pro Wagen	40 Heller Wägegeld pro Wagen	Im Kartierungswege		
2103	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905 Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Bruchsteine und Schotter	Jiřitz, Neratowitz-Ladestelle	Brandeis a. d. Elbe	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue von Straßen bestimmt und an den Bezirksausschuß in Brandeis a. d. Elbe adressiert sein		Lokaltarif	Verschieden	Heller 10	Verschieden			
					Brandeis a. d. Elbe Stadt					10				
					Elbekosteletz					10				
					Polehrad bei Brandeis a. d. Elbe					10				
					Polehrad bei Brandeis a. d. Elbe Ladestelle					10				
					Čelakowitz					18				
					Tauschim					16				
2104	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Wildenschwert St.E.G. transit	Daschitz	Die Transporte müssen zum Straßenbaue bestimmt und an die Bezirksvertretung in Holitz bei Morawan adressiert sein			Heller 23	Heller 17	Heller 6			
					Morawan St.E.G.				21	16	5			
					Uhersko				19	15	4			
2105	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Tinischt St.E.G.	Borohradek St.E.G.	Die Transporte müssen zum Straßenbaue bestimmt und an den Bezirksausschuß in Holitz adressiert sein			10 Heller	8 Heller	2 Heller			
				Wildenschwert St.E.G. transit					20 Heller	16 Heller	4 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2106 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter (exkl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol oder Prachovic	Daschitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Straßenbaue bestimmt und an den Bezirksausschuß in Pardubitz adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	184 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	Verschieden	Im Kartierungswege		
2107 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Bruchsteine und Schotter (exkl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol oder Prachovic	Pardubitz St.E.G. loko	Die Transporte müssen zum Straßenbaue bestimmt und an den Bezirksausschuß oder an das Gemeindeamt in Pardubitz adressiert sein				144 Heller pro Tonne (à 1000 kg)				
2108 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Steine des Spezialtarifes 3	Plaňan	Nimburg St.E.G.	Die Transporte müssen zum Straßenbaue bestimmt und an die Gemeinden Draheltz, Klein-Kostomlat, Nimburg oder an den Bezirksausschuß in Nimburg adressiert sein		Anhang zum Lokaltarife	17 Heller	14 Heller	3 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2109	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bruchsteine der Tarif-Pos. 8—51 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Prag-Hrabovka transit	Bubentsch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Abladen obliegt dem Empfänger. Die Sendungen müssen für die Kanalisierungsarbeiten der Stadt Prag bestimmt und an die Stadtgemeinde Prag oder an deren Organe adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
2110	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bruchsteine der Tarif-Pos. 8—51 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Böhm.-Trübau	Morawan St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Auf den Frachtbriefen muß die Wassergenossenschaft in Morawan oder Daschitz als Empfängerin erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 26	Heller 18	Heller 8	Im Kartierungswege		
					Daschitz				28	18	10			
2111	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bruchsteine und Schotter der Tarif-Pos. 8—51 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Latein bei Brünn	Austerlitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen zum Baue von Bezirksstraßen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 14	Heller 12	Heller 2	Im Kartierungswege		
					Butschowitz				18	16	2			
					Nessowitz				21	17	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2112	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schotter des Spezialtarifes 3	Klein-Schwechat St.E.G. transit	Schwadorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Abladen obliegt dem Empfänger. Die Sendungen müssen in über Klein-Schwechat hinausgelegenen Stationen mit direkten Frachtbriefen nach Schwadorf zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	20 Heller	16 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
2113	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Tenderlokomotiven	Morawan St.E.G. transit oder umgekehrt	Prag-Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für Regiezwecke der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Chrudim-Holitz bestimmt sein und haben auf den Frachtbriefen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen				43 Heller				
2114	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Trinkwasser in Kisten der Tarif-Pos. W — 6 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 als Eilgut	Brüsau-Brünnlitz	Prag St.E.G.	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			783 Heller	322 Heller	461 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2115 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Tarif-Pos. Z—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Libschitz	Libochowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Heller 40		Im Kartierungswege		
					Klappai-Slatina					40				
					Chotěschau					40				
			Drainröhren		Libochowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				47				
					Klappai-Slatina					47				
					Chotěschau					47				
2116 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)			Zement der Tarif-Pos. Z—1 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Lobositz St.E.G.	Bubentsch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Baue von Stauanlagen bei Troja bestimmt sein und diesem Zwecke auch zugeführt werden			47 Heller	34 Heller	13 Heller			
									Heller	Heller	Heller			
					Jenschowitz	Die Sendungen müssen für die Moldauregulierung, bezw. zum Baue von Stauanlagen bei Mirowitz bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein			31	28	3			
					Weltrus				34	28	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2117 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zement der Tarif-Pos. Z—1, Kalk " " K—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Lobositz St.E.G.	Lužetz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Baue eines Lateralkanales von Vraňan bis Hořin, bezw. eines Schleppgeleises bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 41	Heller 33	Heller 8	Im Kartierungswege		
					Unter-Beřkowitz	Die Transporte müssen für die Kanalisierungsarbeiten an der Elbe und Moldau, bezw. zum Baue einer Elbestaustufe bei Wegstädtl bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein			27	24	3			
					Wegstädtl-Hněwitz				22	19	3			
2118 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)			Zementröhren der Tarif-Pos. Z—2a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Olmütz St.E.G.	Politz	Die Sendungen müssen zu Kanalisierungsbauten in Politz a. d. Mettau bestimmt und an den Gemeindevorstand in Politz a. d. Mettau adressiert sein			89 Heller	82 Heller	7 Heller			
				Prag St.E.G.					98 Heller	91 Heller	7 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2119 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Tarif-Pos. Z—5 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif 12 des Lokaltarifes	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Ameis	Stadlau Wien St.E.G.				43 48	26 26	17 22			
				Frättingsdorf	Marchegg St.E.G. Stadlau Wien St.E.G.				43 31 35	36 20 20	7 11 15			
				Frischau	Wien St.E.G.				45	33	12			
				Grußbach-Schönau St.E.G.	Stadlau Wien St.E.G.				41 43	30 30	11 13			
				Laa St.E.G.	Stadlau Wien St.E.G.				38 41	30 30	8 11			
				Ladendorf	Stadlau Wien St.E.G.				24 28	18 20	6 8			
				Lobositz St.E.G.	Tschischkowitz St.E.G.				12	8	4			
				Mistelbach	Schönfeld-Lassee Wien St.E.G.				38 31	34 20	4 11			
				Neubau-Kreuzstetten	Marchegg St.E.G. Stadlau Wien St.E.G.				37 21 26	32 17 17	5 4 9			
				Sadska	Nimburg St.E.G.				12	10	2			
				Schleinbach	Wien St.E.G.				21	16	5			
				Střebichowitz-Winařitz	Nestomitz (Zuckerfabrik)				66	40	26			
				Wolkersdorf	Wien St.E.G.				19	16	3			
2120 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz		Brandeis a. d. Elbe Stadt	Elbekosteletz Jiřitz Neratowitz Ladestelle Neratowitz trs. Polehrad			Lokaltarif	Heller 13 16 18 19 13	Heller 8 13 13 13 8	Heller 5 3 5 6 5			
2121 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905						Die Frachtsätze nach Neratowitz loko gelten nur für solche Sendungen, welche an ein mit dieser Station in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sind und von diesem über dessen Fabriksschleppbahn ohne Aus-, bezw. Umladung bezogen werden			Heller	Heller	Heller			
				Elbekosteletz	Brandeis a. d. Elbe Stadt Neratowitz loko und transit Neratowitz Ladestelle				13 14 13	8 10 8	5 4 5			
				Polehrad	Brandeis a. d. Elbe Stadt Neratowitz loko und transit Neratowitz Ladestelle				13 16 15	8 12 10	5 4 5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2122 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker der Tarif-Pos. Z—15, lit. b, der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Wlkosch-Keltschan	Bisenz-Pisek transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	18 Heller	13 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
2123 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Rohzucker		Peček	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller	Heller	Heller			
				Cerekwitz-B.-Hruschau					98	88	10			
				Choltitz					60	54	6			
				Daschitz					62	52	10			
				Hohenmauth					90	80	10			
				Morawan					66	54	12			
				Přelauč					43	38	5			
2124 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Zucker der Tarif-Pos. Z—15 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Austerlitz	Laa St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			93 Heller	90 Heller	3 Heller			
				Grußbach-Schönau St.E.G.	Prag St.E.G.				267 Heller	155 Heller	112 Heller			
2125 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Zucker der Tarif-Pos. Z—15 a und b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 (exkl. Traubenzucker, Stärkezucker, Kandis- und Gerstenzucker)	Opočno	Prag St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Verschieden	100 Heller	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2126 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben und Rübenschnitte	Zuckerrüben, bezw. Rübenschnitte, welche bei der Aufgabe, bezw. Abgabe in Schwarzbach auf der Geleisebrückenwage in Straßenfuhrwerken zur Verwiegung gelangen		Auflieferung als Frachtgut in vollen Wagenladungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil I		Wägegeld 1·2 Heller pro 100 kg		Im Kartierungswege		
2127 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Zuckerrüben und Rübenschnitte	Zuckerrüben, bezw. Rübenschnitte, welche bei der Auf- oder Abgabe in Lettowitz auf der Straßenbrückenwage zur Verwiegung gelangen		Verwiegung von Straßenfuhrwerken in ununterbrochener Aufeinanderfolge der einzelnen Partien				Wägegeld 1 Heller pro 100 kg				
2128 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Zuckerrüben, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Fischamend	Großbach-Schönau St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Verschieden	Heller 52	Verschieden			
				Gerasdorf						33				
				Groß-Schwechat						56				
				Hainburg						64				
				Klein-Neusiedl						50				
				Mannersdorf						50				
				Schwadorf						50				
				oder umgekehrt										
2129 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Zuckerrübenabfälle und Saturationsschlamm	Großbach-Schönau St.E.G.	Marchegg St.E.G.				Heller 45	Heller 28	Heller 17			
					Raasdorf				43	24	19			
					Schönfeld-Lassee				45	24	21			
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				45	24	21			
				via Stadlau										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2130 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Saturationsschlamm	Großbach-Schönau St.E.G.	Deutsch-Altenburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	71	62	9	Im Kartierungswege		
					Götzendorf St.E.G.				50	42	8			
					Grammat-Neusiedl St.E.G.				48	40	8			
					Himberg				47	38	9			
					Lanzendorf-Rannersdorf				46	36	10			
					Petronell				67	58	9			
					Rohrau				63	56	7			
					Schwechat-Kledering				45	36	9			
					Trautmannsdorf				51	44	7			
					Wilfleinsdorf				52	46	6			
				oder umgekehrt										
									Heller	Heller	Heller			
2131 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Rübenschnitze, getrocknete, der Tarif-Pos. Z—17 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Mistelbach	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	35	24	11			
					Schwadorf				45	34	11			
					Wien St.E.G.				19	15	4			
									Heller	Heller	Heller			
2132 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Zuckerrübe	Vlarapaß	Ung.-Ostra	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien		Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	34	31	3			
				Bilnitz-Brumov					32	31	1			
			Rübenschnitte	Ung.-Ostra	Vlarapaß				30	23	7			
					Bilnitz-Brumov				32	23	9			
					Hradek-Slawičin				29	23	6			
									Heller	Heller	Heller			
2133 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Zuckerrübe	Vlarapaß	Bisenz-Pisek transit				41	34	7			
				Bilnitz-Brumov					40	34	6			
			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Vlarapaß				41	26	15			
					Bilnitz-Brumov				40	26	14			
					Hradek-Slawičin				31	26	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2134 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	a) Zuckerrübe, b) Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Preßlinge, Zuckerrübenabfälle und Saturationsschlamm (Kalkschlamm, Kalkschaum und Preßschlamm)	Tauschim	Brandeis a. d. Elbe Stadt oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarif**	**Besteht kein Frachtsatz**	**a) 11 Heller b) 10 Heller**		**Im Kartierungswege**		
2135 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Zuckerrüben, Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle und Saturationsschlamm	Neratowitz Ladestelle	Jiřitz oder umgekehrt	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien		**Lokaltarif**	**Verschieden**	**7 Heller**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
2136 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämtlichen Stationen der St.E.G.	Chotzen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Rekonstruktion einer Baumwollspinnerei in Chotzen bestimmt sein		**Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben**			**20 Prozent von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß**	**Im Rückvergütungswege**	**Original-Frachtbriefe auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1907**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2137	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Stadlau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Baue einer Benzinfabrik in Kagran bestimmt sein und diesem Zwecke auch tatsächlich zugeführt werden, worüber die seitens der Station Stadlau auf den Original-Frachtbriefen vorzunehmende Bestätigung beigebracht werden muß	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben			20 Prozent Nachlaß von den normalen Frachtsätzen des Lokalgütertarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907	
2138	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, ferner Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend	im Lokalverkehre von sämtlichen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aujezd-Luhatschowitz	Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz—Luhatschowitz bestimmt sein					25 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß		Vorlage der auf die Bauunternehmung der Luhatschowitzer Lokalbahn als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende Februar 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2139	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	a) Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stations-Einrichtungsgegenstände; b) Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Brünn St.E.G., Latein bei Brünn, Schimitz und Czernowitz bei Brünn transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für a) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Brünn-Lösch bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben		25 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Brünn-Lösch als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1907	
2140	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Einrichtungsgegenstände und eiserne Maschinenteile	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Erweiterung einer Licht- und Kraftanlage in Aussig bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben		20 Prozent Nachlaß von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2141	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, sowie Eisenbahnschwellen	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kolin St.E.G. transit, Pardubitz St.E.G. transit, Prag-Hrabovka transit, Okrischko St.E.G. transit, Znaim St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender. Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg-Zruč bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben			30 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben, mit der Beschränkung, daß der Minimal-Frachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Sedletz-Kuttenberg-Zruč als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1907	
2142	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, sowie Eisenbahnschwellen; b) Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kolin St.E.G. transit, Pardubitz St.E.G. transit, Prag-Hrabovka transit, Tinischt St.E.G. transit, Wildenschwert St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung a) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender. Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben			30 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben, mit der Beschränkung, daß der Minimal-Frachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2143	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, sowie Verkehrsbetriebsmittel	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Prag-Hrabovka transit Pardubitz St.E.G. „ Kolin „ „ Okřischko „ „ Znaim „ „	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen obliegt dem Absender. Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Wobratain-Neuhaus bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben		30 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimal-Frachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Wobratain-Neuhaus als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1907	
2144	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, sowie Eisenbahnschwellen	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kralup St.E.G. transit Prag-Hrabovka transit Kolin St.E.G. transit Nimburg St.E.G. transit Pardubitz St.E.G. transit Tinischt St.E.G. transit Starkoč St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen obliegt dem Absender. Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau—Alt-Paka bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben		30 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimal-Frachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die Bauleitung der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau—Alt-Paka als Empfängerin lautend, vorzulegen bis Ende März 1907	

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2145	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905; Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumwollabfälle, Baumwollwaren, Baumwolle, rohe, und Garne der Klassen I, II, A und B	Braunau loko (oder umgekehrt)	Böhm.-Trübau loko	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Klassen bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen aufgegeben werden und muß die erfolgte Abfuhr in Böhm.-Trübau, resp. Braunau bahnämtlich bestätigt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	.	Zehn Prozent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
2146	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905; Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dünger, künstlicher, inkl. Ammoniak, schwefelsaures, und Chilisalpeter (Natronsalpeter)	Lanzendorf-Rannersdorf	Bruck a. d. Leitha St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	20 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
					Marchegg St.E.G.					24 Heller				
2147	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905; Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regietransporte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Wien St.E.G. oder K.F.N.B transit (oder umgekehrt)	Marchegg St.E.G. oder K.F.N.B. transit	Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Bei Expedition als Eilgut für	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder deren Dienststellen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, einzureichen spätestens bis Ende März 1907	Die Sendungen müssen mit direkten von Wien St.E.G. oder K.F.N.B. nach Zsolna Ks.Od., bezw. umgekehrt lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
						gewöhnliche Eilgüter			180	67	113			
						ermäßigte Eilgüter			67	65	2			
						Bei Expedition als Frachtgut für Güter								
						der Klasse I			65	46	19			
						„ „ II			46	42	4			
						„ „ A			44	36	8			
						„ „ B			36	31	5			
						„ „ C			31	26	5			
						des Spezialtarifes 2			32	26	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2148	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Frachtgüter der Klasse I	Braunau	Halbstadt St.E.G. transit	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	19	11	8	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche seitens der Stationsorgane in Halbstadt die Bestätigung tragen müssen, daß die bezüglichen Sendungen im Sammelladungsverkehre weitergesendet werden. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	
				Hermsdorf-Öhlberg					18	10	8			
2149	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Frachtgüter der Klassen A, B und C, sowie der Spezialtarife 1, 2 und 3	Wien St.E.G. loko	Wien (S.B., K.F.N.B., Ö.N.W.B., I [K.E.B.] und E.W.A.) loko und transit, Wien-Donaukaibahnhof, Wien-Lagerhaus und Wien-Praterkai, Lagerhaus S. & W. Hoffmann Wien-Donauuferbahn	Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Wiener Überfuhrtarif, Teil II, gültig vom 1. Juli 1903	Verschieden	Die bezüglichen für Wien St.E.G. transit bestehenden Frachtsätze, zuzüglich 8 Heller pro 100 kg			Bei den in Wien St.E.G. aufgegebenen Sendungen: Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend. Bei den in Wien St.E.G. angelangten Sendungen: Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	Insofern bei direkten Tarifen im Verkehre mit Wien St.E.G. für die Linien der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen die nebenstehende Frachtermäßigung bereits eingerechnet wurde, entfällt jede Rückvergütung
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2150 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter des Spezialtarifes 1	Bisenz-Pisek transit	Gaya St.E.G. oder umgekehrt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	24	20	4	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Gaya: Frachtbrief-Duplikate auf den Reklamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Dokumente sind mittels Konsignation längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	
				Bisenz Stadt	Gaya St.E.G. oder umgekehrt				21	20	1			
2151 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eilgüter, gewöhnliche	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Marchegg transit oder umgekehrt (für Sendungen nach Anina, Oravicza, Lissava, Német-Bogsán und Rakasdia oder umgekehrt)	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach den angeführten ungarischen Stationen lautenden, bezw. von diesen Stationen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden		Lokaltarife, bezw. Österreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Teil II, Heft 3	180	67	113		Original-Frachtbriefe und Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente keinen Refaktiestempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
			Frachtgüter im allgemeinen						Verschieden	24				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel		5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg a)	9 b)	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg a)	10 b)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg a)	11 b)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2152	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Wagenladungsgüter (exkl. Kohle und Koks) der Klassen	A	Ung. Ostra	a) Bisenz-Pisek transit b) Ung. Hradisch transit	Minimalquantum 5000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für die betreffenden Klassen, resp. Güter gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen in Ung. Ostra obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. „Anhang" zu demselben	Heller pro 100 kg: 13	15	11	13	2	2	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Ung. Ostra: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Konsignationen. Bei Sendungen nach Ung. Ostra: Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1907 einzusenden, widrigenfalls jeder Refaktieanspruch erlischt	Bei Raffinadezucker gelten die obigen Wagenladungssätze schon bei Aufgabe von 5000 kg und finden auch dann Anwendung, wenn dieses Quantum mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert wird, die Sendungen jedoch in einem und demselben Wagen verladen werden und nach einer und derselben Richtung bestimmt sind
				B						13	15	11	13	2	2			
				C						13	15	11	13	2	2			
			der Spezialtarife	1						13	15	11	13	2	2			
				2						13	15	11	13	2	2			
				3						12	—	11	—	1	—			
			Raffinadezucker aller Art							13	15	11	13	2	2			
			Kohle und Koks		oder umgekehrt					pro Tonne = 1000 kg: —	136	—	130	—	6			
2153	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Regietransporte der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen		Marchegg Station	Marchegg Landesgrenze	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906				0·32 Heller pro 100 kg				Im Abrechnungswege		
					oder umgekehrt													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2154 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Garne, auch Twiste (Baumwollgarne), aus vegetabilischen Stoffen, ein- oder zweidrähtig, dann mehr als zweidrähtig, Häkelgarn, Heft- und Strickwolle	Nachod	Wekelsdorf oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	20 Heller		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bezüglich der Sendungen von Nachod nach Wekelsdorf und der auf den Reklamanten als Absender lautenden Original-Aufgabsrezepisse oder Frachtbrief-Duplikate rücksichtlich der Sendungen von Wekelsdorf nach Nachod. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1907 einzureichen	
2155 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1505			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Sudoměřitz-Landesgrenze transit via Wessely a. d. March	Gaya St.E.G.	Aufgabe der Sendungen als Frachtgut in ungarischen Stationen mit direkten Frachtbriefen und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen					4 Heller		Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
2156 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Gasöl (Gastheeröl)	Pardubitz St.E.G.	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen, sowie Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften			Besteht kein direkter Frachtsatz	87 Heller			Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1907	Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, daß die Transporte für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände bestimmt sind. Außer diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerke in Anrechnung. Abladen obliegt dem Empfänger

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2157	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1995	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide und Hülsenfrüchte	Frischau	Segen Gottes oder Tetschitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	„Anhang" zum Lokaltarife	55	50	5	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
				Grußbach-Schönau St.E.G.					59	53	6			
				Hödnitz					69	62	7			
				Laa St.E.G.					65	59	6			
				Ladendorf										
				Marchegg St.E.G.					74	66	8			
				Mistelbach										
				Possitz-Joslowitz					64	57	7			
				Poysdorf					82	73	9			
				Raasdorf										
				Schönfeld-Lassee					74	66	8			
				Siebenbrunn-Leopoldsdorf										
				Staatz					70	63	7			
				Stadlau					74	66	8			
				Wolkersdorf					74	66	8			
				Znaim St.E.G.					74	67	7			
2158	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Getreide	Okřischko St.E.G.	Trebitsch			Lokaltarif	18 Heller	14 Heller	4 Heller		Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe.	
			Mehl und Mahlprodukte	Trebitsch	Okřischko St.E.G.								Auf den Namen des Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate. Diese Dokumente sind bis längstens Ende März 1907 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2159 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Getreide der Tarif-Pos. G—7, Stärke der Tarif-Pos. S—49 } der **Güterklassifikation vom 1. Juli 1905**	**Grammat-Neusiedl St.E.G.** oder umgekehrt	**Wien St.E.G.**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	24 Heller	18 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von **Grammat-Neusiedl nach Wien: auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate,** bei den Sendungen von **Wien nach Grammat-Neusiedl: auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe.** Diese Dokumente sind längstens **bis Ende März 1907 in Vorlage zu bringen**	Dieser **Frachtsatz hat für die Strecke Grammat-Neusiedl—Wien St.E.G. auch Gültigkeit für solche Sendungen,** welche a) von der Südbahn oder westl. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da **zum Lokaltarife nach Grammat-Neusiedl St.E.G.** weiter gesendet werden; b) von Grammat-Neusiedl St.E.G. nach Wien St.E.G. **zum Lokaltarife abgefertigt werden und für** Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen bestimmt sind; c) von **oder nach Stationen der Ö.N.W.B. oder K.F.N.B.** **mit nach oder von Grammat-Neusiedl St.E.G. direkt lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden**
2160 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Getreide	Bruck-királyhida transit (für Sendungen von den Stationen der Strecke Pándorf—Komárom der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und von der Station Rajka der Westungar. Lokaleisenbahn)	Groß-Schwechat (via Götzendorf-Fischamend)			Lokaltarife	Verschieden		4 Heller		Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2161	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide	Okřischko St.E.G. loko und transit (für Sendungen von Stationen der Österr. Nordwestbahn bis inkl. Wolframitzkirchen, Sedletz-Kuttenberg, Chrudim und von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen via Iglau)	Groß-Meseritsch	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Abladen obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 48	Heller 37	Heller 11	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1907	
2162	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mehl und Mahlprodukte	Groß-Meseritsch	Trebitsch	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Heller 28	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Original-Aufgabarezepisse oder Frachtbrief-Duplikate. Diese Dokumente sind spätestens bis Ende März 1907 vorzulegen	
					Okřischko St.E.G. loko und transit (für Sendungen nach Stationen der Österr. Nordwestbahn bis inkl. Wolframitzkirchen, Sedletz-Kuttenberg, Chrudim und nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen via Iglau)					37				
2163	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide	Bruck a. d. L. St.E.G.	Schwechat-Kledering	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 35	Heller 29	Heller 6	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1907	
				Bruck a. d. L. St.E.G.	Simmering St.E.G.				39	29	10			
				Bruck a. d. L. St.E.G.	Wien St.E.G.				42	29	13			
				Götzendorf St.E.G.	Wien St.E.G.				24	18	6			
				Rohrau	Wien St.E.G.				42	38	4			
				Trautmannsdorf	Wien St.E.G.				33	20	13			
				Wilfleinsdorf	Wien St.E.G.				38	25	13			

Diese Frachtsätze haben auch auf solche Getreidesendungen rücksichtlich der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft-Strecke von den genannten Stationen bis Wien St.E.G. Gültigkeit, welche a) zum Lokaltarife bis Wien St.E.G. abgefertigt und von da nach Stationen der Südbahn oder der westlichen k. k. österr. Staatsbahnen weitergesendet werden und b) mit direkt nach Stationen der Österr. Nordwestbahn oder Kaiser Ferdinands-Nordbahn lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2164 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Malz und Getreide	Himberg	Wien St.E.G. loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 19	Heller 14	Heller 5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate bei Sendungen von Himberg und der Original-Frachtbriefe bei Sendungen nach Himberg, längstens bis Ende März 1907	
					Simmering St.E.G. loko				17	14	3			
				oder umgekehrt										

Notiz. Der Frachtsatz für Getreide hat rücksichtlich der Strecke Wien St.E.G.—Himberg auch Gültigkeit für solche Sendungen, welche:

a) von Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Lokaltarife nach Himberg weitergesendet werden;
b) von Himberg nach Wien St.E.G. zum Lokaltarife abgefertigt werden und für Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen bestimmt sind;
c) von oder nach Stationen der Österr. Nordwestbahn oder Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit nach oder von Himberg direkt lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.

Der Frachtsatz für Malz gilt rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. auch für jene Sendungen, welche Wien St.E.G. transitieren und nach Stationen bestimmt sind, für welche ab Himberg keine direkten Frachtsätze bestehen und für welche demnach bei Abfertigung via Wien rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. der offizielle Frachtsatz zur Berechnung gelangt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2165 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Trebitsch	Oklischko St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	18 Heller	14 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, längstens bis Ende März 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2166 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Wien St.E.G.	Bruck a. d. L. St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 42	Heller 29	Heller 13	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1907	Die nebigen Frachtsätze haben auch für solche Getreidesendungen rücksichtlich der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft-Strecke ab Wien nach den genannten Stationen Gültigkeit, welche a) von Stationen der Südbahn oder der westlichen k. k. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Lokaltarife an die Bestimmungsstation weitergesendet werden und b) von Stationen der Österr. Nordwestbahn oder Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit direkt nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden
					Götzendorf St.E.G.				24	18	6			
					Rohrau				42	38	4			
					Trautmannsdorf				33	20	13			
					Wilfleinsdorf				38	25	13			
2167 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz	Mahlprodukte der Tarif-Pos. M—4 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Elbekosteletz	Brandeis a. d. Elbe Stadt oder Brandeis a. d. Elbe	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 16	Heller 10	Heller 6	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate, bezw. Original-Aufgabsscheine spätestens bis Ende März 1907	
					Neratowitz				17	11	6			
			Getreide der Tarif-Pos. G—7 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Brandeis a. d. Elbe	Elbekosteletz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			14	10	4		Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe spätestens bis Ende März 1907	
				Neratowitz					15	11	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2168	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C		Kolin St.E.G.	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 2, bezw. für die Klasse C gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
				Böhm.-Trübau						55				
				Budigsdorf						58				
				Hochstein						59				
				Hohenstadt St.E.G.						60				
				Landskron						55				
				Lukawetz						62				
				Müglitz						64				
				Sichelsdorf						56				
				Triebitz St.E.G.						55				
				Zwittau						59				
2169	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Holz des Spezialtarifes 2	Wien St.E.G.	Hainburg	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen tarifmäßigen Bestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906		61 Heller	43 Heller	18 Heller		Die auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate und die korrespondierenden Original-Frachtbriefe, auf welchen seitens der Stationsorgane bestätigt sein muß, daß das Auf- und Abladen der Sendungen durch Organe der Partei besorgt wurde. Diese Dokumente sind bis längstens Ende März 1907 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2170	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag-Hrabovka transit (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle—St. Andrä-Wördern)	St.E.G. Aussig Hrobetz Lobositz Raudnitz Theresienstadt	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 2, bezw. die Klasse C gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	49 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
					Schönpriesen					52 Heller				
2171	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	beteiligten Verwaltungen		Olmütz transit (für von Galizien und der Bukowina provenierende Sendungen)	St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 2, bezw. für die Klasse C gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in galizischen Stationen mit direkt lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen		Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes 2 etc., gültig vom 1. Jänner 1901	Heller	Heller	Heller		Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der beteiligten Bahnen tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
					Aussig loko und transit				129	103	26			
					Bodenbach loko und transit				133		30			
					Hrobetz				119		16			
					Jenschowitz				107		4			
					Knowiz				114		11			
					Lobositz loko und transit				125		22			
					Mühlhausen				104		1			
					Nestersitz-Pömmerle				133		30			
					Raudnitz loko und transit				117		14			
					Salesel				128		25			
					Schönpriesen				133		30			
					Střebichowitz-Winařitz				114		11			
					Theresienstadt				122		19			
					Topkowitz-Kartitz				133		30			
					Unter-Beřkowitz				110		7			
					Wegstädtl-Hněwitz				114		11			
					Weltrus				105		2			
					Ö.N.W.B. Aussig loko und transit, Černosek, Gastorf, Groß-Priesen, Leitmeritz, Liboch, Melnik, Neschwitz, Polepp, Schreckenstein, Sebusein, Tetschen loko und transit, Tichlowitz, Wegstädtl			Lokal-, bezw. Österr. Verbandstarife	Verschieden	103	Verschieden			
					Bodenbach B.N.B. loko und transit					103				
					Böhm.-Leipa trs. (für Niemes-Stadt)					103				
					Komotau A.T.E. und B.E.B.					135				
					Saaz B.E.B.					138				
					Prag St.E.G. und Ö.N.W.B. transit (für ausländische Stationen) und Bubna St.E.G. transit (für ausländische Stationen)				93	79	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2172	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Langholz	Abtsdorf	Bubna St.E.G.	**Minimalquantum 5000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Langholztransporte gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit der Bestimmung für Deutschland ab Bubna entweder auf dem Bahnwege weiterbefördert oder in Bubna dem Wasserwege übergeben werden, und ist über den Weitertransport nach Deutschland per Bahn durch Beibringung des betreffenden Frachtbrief-Duplikates, per Wasser durch Beibringung der Zollbollette für das Floß der Nachweis zu liefern	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes 2 etc. vom 1. Jänner 1901	68	60	8	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
				Böhm. Trübau					68	60	8			
				Budigsdorf					71	64	7			
				Hochstein					73	66	7			
				Hohenstadt St.E.G.					77	70	7			
				Landskron					80	66	14			
				Leitomischl					80	66	14			
				Müglitz					81	74	7			
				Triebitz St.E.G.					69	60	9			
				Zwittau St.E.G.					68	62	6			
2173	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Langholz, Rund- und Schnittholz	Abtsdorf	Kolin St.E.G.	**Minimalquantum 1500 Tonnen,** wovon mindestens 600 Tonnen nach Raudnitz oder nach Stationen über Raudnitz verfrachtet werden müssen. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarif, gültig vom 1. Juli 1898, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes 2 etc., gültig vom 1. Jänner 1901	62	48·4	13·6			Holzsendungen, welche von der reklamierenden Firma während der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses ab den nebigen Aufgabsstationen nach Bubna St.E.G., Lieben St.E.G., Prag St.E.G., Halbstadt und Mittelsteine verfrachtet werden, werden in das bedungene Minimalquantum von 1500 Tonnen einbezogen, jedoch nicht bonifiziert
				Böhm. Trübau					69	47	22			
				Brüsau-Brünnlitz					66	54	12			
				Budigsdorf					63	50	13			
				Heřman-Městetz					37	34	3			
				Hochstein					66	51	15			
				Hohenstadt St.E.G.					69	52	17			
				Landskron					79	47	32			
				Leitomischl					64	51·6	12·4			
				Müglitz					70	53	17			
				Sichelsdorf					63	48	15			
				Triebitz St.E.G.					59	47	12			
				Zwittau St.E.G.					62	51	11			
				Abtsdorf	Raudnitz St.E.G.				91	81·4	9·6			
				Adamsthal					113	102·8	10·2			
				Blansko					110	100·2	9·8			
				Böhm. Trübau					91	81·4	9·6			
				Brüsau-Brünnlitz					98	88	10			
				Budigsdorf					95	84·4	10·6			
				Greifendorf					94	84	10			
				Hochstein					97	86·6	10·4			
				Hohenstadt St.E.G.					101	90·6	10·4			
				Landskron					127	86·6	40·4			
				Leitomischl					97	87·4	9·6			
				Müglitz					129	94·6	34·4			
				Sichelsdorf					119	84·4	34·6			
				Skalitz-Boskowitz					104	94	10			
				Triebitz St.E.G.					94	84·4	9·6			
				Zwittau St.E.G.					91	81·4	9·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2174	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Langholz, Rund- und Schnittholz	Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge) *)	Kolin St.E.G.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1500 Tonnen.** Von dem bedungenen Minimalquantum von 1500 Tonnen müssen mindestens 600 Tonnen nach Raudnitz oder nach Stationen über Raudnitz verfrachtet werden. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes 2 etc., gültig vom 1. Jänner 1901	81	75	6	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens Ende März 1907 vorzulegen sind	Holzsendungen, welche von der reklamierenden Firma während der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses ab den nebigen Aufgabsstationen nach Bubna St.E.G., Lieben St.E.G., Prag St.E.G., Halbstadt und Mittelsteine verfrachtet werden, werden in das bedungene Minimalquantum von 1500 Tonnen einbezogen, jedoch nicht bonifiziert *) Diese Station dient bloß dem Güterverkehre, und zwar nur für solche Sendungen, welche von den genannten Etablissements aufgegeben werden
				Adamsthal					81	73	8			
				Raitz					81	67	14			
				Skalitz-Boskowitz					78	64	14			
				Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge) *)	Raudnitz St.E.G.				119	109	10			
				Adamsthal					113	102·8	10·2			
				Raitz					108	99	9			
				Skalitz-Boskowitz					104	94	10			
2175	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Holz des Spezialtarifes III und des Ausnahmetarifes 3 des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	preußisch-schlesischen Stationen zwischen Halbstadt und Breslau (inkl.), Königszelt und Liegnitz, sowie Stationen zwischen Hirschberg und Neurode		Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der für den Spezialtarif III, bezw. den Ausnahmetarif 3 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ostdeutsch-Österreichischer Verbandstarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904	Verschieden	Verschieden	Heller		Bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
					Hronow						2			
					Nachod						4			
					Neustadt a. d. Mettau						4			
					Opočno						4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2176 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		K a l k	**Kalk-Podol**	**Pardubitz St.E.G. transit (für Sendungen nach Stationen der Österr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Böhmischen Commercialbahnen)**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach Stationen der Österr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn oder der Böhmischen Commercialbahnen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarif**	**Heller** 36	**Heller** 25	**Heller** 11	**Im Rückvergütungswege**	**Frachtbrief-Duplikate, auf den Namen des Reklamanten als Absender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind**	
				Kosteletz-Wyžitz					32	25	7			
				Prachovic					35	25	10			
2177 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Mehl und Mahlprodukte	**Bruck a. d. L. St.E.G. Lokalb.**	**Wien St.E.G.**	**Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut**			**Heller** 42	**Heller** 31	**Heller** 11		**Original-Aufgabsrezepisse oder Frachtbrief-Duplikate auf den Namen des Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1907**	
				Götzendorf St.E.G.					24	19	5			
				Götzendorf (Lokalbahn)					32	26	6			
				Grammat-Neusiedl St.E.G.					24	18	6			
				Himberg					19	16	3			
				Lanzendorf-Rannersdorf					16	14	2			
				Wilfleinsdorf					38	27	11			
				Trautmannsdorf					33	22	11			
2178 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905				**Bruck a. d. L. St.E.G.**		**Minimalquantum 2000 Tonnen. Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut**	**vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906**		**Heller** 42	**Heller** 29	**Heller** 13			
				Trautmannsdorf					33	20	13			
				Wilfleinsdorf					38	25	13			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2179	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Melasse, osmosierte; Melasse-, Osmosé- (Abfall-) Wasser	Brünn St.E.G. transit (für Sendungen von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Raitz	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	**Anhang zum Lokaltarife**	**27 Heller**	**23 Heller**	**4 Heller**	Im Rückvergütungswege	**Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautend, welche spätestens bis Ende März 1907 vorzulegen sind**	
2180	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Kochsalz, Meersalz, Stein- und Sudsalz, auch Lecksteine, **Seesalz und Fabrikssalz**	**Bisenz-Pisek transit** oder umgekehrt	**Gaya St.E.G.**	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Spezialtarif 1 bestehenden Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen in Gaya obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		**Lokaltarif**	**24 Heller**	**20 Heller**	**4 Heller**		**Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend; bei Sendungen von Gaya: Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend. Diese Dokumente sind mittels Konsignation längstens bis Ende März 1907 in Vorlage zu bringen**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2181 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil 2699/2700		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Straßenbane bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt oder an die Bezirksvertretung in Holitz bei Morawan adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	„Anhang" zum Lokaltarife	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
					Daschitz				14	9	5			
					Morawan St.E.G.				12	9	3			
					Uhersko				10	8	2			
2182 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Bruchsteine		Morawan St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zur Rekonstruierung von Regulationskanälen in den Gemeinden Ober- und Unter-Roveň und Litětin bestimmt und an die betreffende Genossenschaft adressiert sein			Heller 12	Heller 9	Heller 3			
2183 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Bruchsteine und Schotter (exkl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)		Pardubitz St.E.G. loko	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Spezialtarifes 3 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarif	Heller	Heller	Heller		Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
				Kalk-Podol					34	16	18			
				Prachovic					33	16	17			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2184	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol St.E.G.	Chrudim Ö.N.W.B.	**Minimalquantum 1500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 21·8	Heller 19	Heller 2·8	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens, bis Ende März 1907	
				Prachovic (Station) St.E.G.					21·8	19	2·8			
2185				Kalk-Podol, Prachovic	diversen Stationen	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Verwiegung auf der Geleise-Brückenwage gegen Zahlung eines Pauschales von Kronen 800 für die Verwiegung innerhalb der Gültigkeit des Zugeständnisses. Die Abwage der Transporte, resp. die Regulierung derselben auf der Geleise-Brückenwage hat durch die Arbeiter der Partei und auf Kosten der letzteren unter Aufsicht der Organe der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil I		Nachlaß des Wägegeldes, ferner Nachlaß der Nachnahme-Provision in jenen Fällen, wenn das entfallende Wägegeld als Barvorschuß nachgenommen wird		Im Abrechnungswege		
2186				Kalk-Podol und Prachovic	Pardubitz St.E.G. loko	**Minimalquantum 1500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Kalksteintransporte vom 1. Jänner 1898. Die Kalksteinsendungen müssen an Etablissements adressiert sein, die mit der Station Pardubitz St.E.G. oder S.N.D.V.B. in direkter Schienenverbindung stehen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für Kalksteintransporte ab Kalk-Podol und Prachovic nach Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc.	288 Heller pro Tonne = 1000 kg	200 Heller pro Tonne = 1000 kg	88 Heller pro Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplikate und Original-Frachtbriefe, auf welch letzteren die bahnämtliche Bestätigung beigebracht werden muß, daß die Kalksteine auch tatsächlich in der Station Pardubitz zur Abgabe gelangten. Diese Dokumente, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2187	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine zu Saturationszwecken	Kalk-Podol und Prachovic		**Minimalquantum 3000 Tonnen.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften.	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für Kalksteine vom 1. Jänner 1898	Heller pro Tonne = 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate, längstens bis Ende März 1907	*)
					Bodenbach St.E.G. trs.				806	688	118			
					Libochowitz				800	604	196			
					Lobositz St.E.G.				800	604	196			
					Theresienstadt und Doxan				800	584	216			
					Hrobetz				800	564	236			
					Raudnitz St.E.G.				794	564	230			
					Unter-Beřkowitz				584	520	64			
					Lužetz				688	520	168			
					Kralup St.E.G.				584	384	200			
					Swoleňowes St.E.G.				624	464	160			
					Welwarn				624	464	160			
					Bubna St.E.G.				448	414	34			
					Auwal				448	414	34			
					Böhm.-Brod				448	394	54			
					Sadska				488	434	54			
					Pečck				448	374	74			
					Plaňan				548	514	34			
					Boschitz				608	514	94			
					Kauřim				616	514	102			
					Zásmuk				648	514	134			
					Cerhenitz (Zuckerfabrik)				448	334	114			
					Welim				408	314	94			
					Kolin St.E.G. loko				328	236	92			
					Kolin Ö.N.W.B. loko				—	236	—			
					Elbeteinitz				308	274	34			
					Přelauč				228	214	14			
					Choltitz				156	140	16			
					Pardubitz St.E.G.				288	254	34			
					Daschitz				368	334	34			
					Hohenmauth				548	514	34			
					Cerekwitz-B.-Hruschau				608	574	34			
					Mochow				608	434	174			
					Tauschim				608	434	174			
					Unter Gutwasser-Baschnitz				666	632	34			
					Sadova-Dohalic				636	602	34			
					Dymokur				680	596	84			
					Kopidlno				790	686	104			
					Libaň-Psinic				790	686	104			
					Ronov-Woskořinek				566	462	104			
					Roždalovic				710	606	104			
					Unter-Bautzen				816	712	104			
					Hochwessely				744	572	172			
					Adlerkosteletz				600	490	110			
					Chlumetz				510	346	164			
					Chrast				380	260	120			
					Černožitz				506	442	64			
					Dobřenitz-Syrowatka				510	412	98			
					Daudleb				608	504	104			
					Jičin				644	514	130			
					Königgrätz				450	386	64			
					Libitz				398	264 *)	134			
					Libnowes *)				450	276	174			
					Neubydžow				546	396	150			
					Nimburg Ö.N.W.B. loko *)				434	316 *)	118			
					Obora				582	448	134			
					Poděbrad				414	280	134			
					Předměřitz				472	408	64			
					Slatinan				320	230	90			
					Smidar				564	422	142			
					Smiřitz				498	434	64			
					Wostroměř				590	460	130			
					Žiželitz				498	324	174			

*) Der Refaktiesatz von Kalk-Podol und Prachovic nach Libnowes von 276 Heller und nach Nimburg von 316 Heller pro Tonne = 1000 kg gilt nur für solche Kalksteinsendungen, welche an Etablissements adressiert sind, die mit der Station Libnowes, resp. Nimburg Ö.N.W.B. in direkter Schienenverbindung stehen. Die von Kalk-Podol, bezw. Prachovic nach den Stationen Königstadtl und Morawan transportierten Kalksteine werden in das bedungene Minimalquantum einbezogen.

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2188 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steine der Klassen C II, A, B	Wildenschwert St.E.G.	Brünn St.E.G. und Olmütz St.E.G.	**Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Klasse C gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarif**	**Verschieden**	**39 Heller** / **45 Heller**	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	**Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate längstens bis Ende März 1907**	
2189 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Steine, welche laut Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits nach Spezialtarif II, bezw. nach Spezialtarif III tarifieren**	**Nachod**	**Halbstadt transit**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband**			**4 Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
2190 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	a) Frättingsdorf b) Neubau-Kreuzstetten	Marchegg St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. „Anhang" zu demselben	a) 36 Heller b) 32 Heller	a) 33 Heller b) 30 Heller	a) 3 Heller b) 2 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate spätestens bis Ende März 1907	
					Raasdorf				a) 26 Heller b) 25 Heller	a) 23 Heller b) 21 Heller	a) 3 Heller b) 4 Heller			
					Schönfeld-Lassee				a) 34 Heller b) 28 Heller	a) 31 Heller b) 26 Heller	a) 3 Heller b) 2 Heller			
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				a) 31 Heller b) 29 Heller	a) 28 Heller b) 24 Heller	a) 3 Heller b) 5 Heller			
2191 (V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905)			Zucker der Pos. Z—15 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	a) Peček b) Cerhenitz (Zuckerfabrik)	Prag-Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen*)		Lokaltarif	a) 50 Heller b) 53 Heller	a) 40 Heller b) 43 Heller	a) 10 Heller b) 10 Heller		Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	*) Bei Inanspruchnahme direkter Frachtsätze, bei welchen nebige Frachtermäßigungen bereits berücksichtigt erscheinen, entfällt jeder weitere Rückvergütungsanspruch
					Prag-Hrabovka transit (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Strančic, jedoch exkl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)				a) 50 Heller b) 53 Heller	a) 32 Heller b) 35 Heller	a) 18 Heller b) 18 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2192	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker der Klasse II	Schönpriesen Nestomitz (Zuckerfabrik)	Prag-Hrabovka transit (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Budweis und für Budweis inkl., jedoch exkl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 101	Heller 68	Heller 33	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsrezepisse oder Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
2193	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Zucker aller Art (exkl. Rohzucker, Traubenzucker, Stärkezucker, Kandis- und Gerstenzucker)	Opočno	Prag-Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für a) 5 000 kg b) 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller a) 137 b) 137	Heller a) 123 b) 100	Heller a) 14 b) 37			
					Prag-Hrabovka transit (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Strančic, jedoch exkl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)				a) 137 b) 137	a) 94 b) 94	a) 43 b) 43			
2194	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Zucker der Klasse II	Ung. Ostra	Vlarapaß	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Heller 80	Heller 66	Heller 14			
				Ung. Hradisch (Zuckerfabrik)					76	62	14			
				Ung. Hradisch transit					76	62	14			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2195	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Rohzucker der Tarif-Pos. Z—15 b der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Sadska	Peček	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	31 Heller	27 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
2196	V. B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Rohzucker	Holubitz transit	Austerlitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen mit direkten, von der Aufgabsstation nach Austerlitz lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	15 Heller	11 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
2197	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker der Klasse II	Peček	Prag-Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	50 Heller	40 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
					Prag-Hrabovka transit (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Strančic, jedoch exkl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)				50 Heller	32 Heller	18 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2198 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zucker aller Art	**Schönpriesen, Nestomitz (Zuckerfabrik)**	Schönpriesen-Umschlag	**Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften**	vom 1. Jänner 1906 bis auf **Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904			**3 Pfennig für 100 kg von der Umschlaggebühr**		**Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907**	**Diese Begünstigung gilt nur für nach dem Auslande zum Export gelangende Zuckertransporte aus solchen Etablissements, die mit der Station Schönpriesen oder Nestomitz (Zuckerfabrik) in direkter Schienenverbindung stehen. Die bezüglichen Transporte müssen auf der betreffenden Schleppbahn befördert werden**
2199 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Zuckerrübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle und Zuckerrübenabfälle	**Jenschowitz** **oder umgekehrt**	**Lužetz**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**		**Lokaltarif**	**12 Heller**	**9 Heller**	**3 Heller**	**Im Rückvergütungswege**	**Bei Zuckerrüben: Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Bei Rübenschnitten, Rübenschnitzabfällen und Zuckerrübenabfällen: Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend. Diese Frachtdokumente sind längstens bis Ende März 1907 in Vorlage zu bringen**	
2200 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905			Zuckerrübenschnitte	Großbach-Schönau St.E.G.				**Lokaltarif, bezw. „Anhang“ zu demselben**	**Heller**	**Heller**	**Heller**		**Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907**	
					Götzendorf				**42**	32	10			
					Grammat-Neusiedl St.E.G.				40	32	8			
					Klein-Neusiedl				50	32	18			
					Trautmannsdorf				44	32	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2201	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gasteeröl) und Schmieröle (mineralische)	Pardubitz St.E.G.	den Stationen Daschitz (inkl.) bis Wien (exkl.), Raasdorf (inkl.) bis Marchegg (exkl.), Simmering St.E.G. (inkl.) bis Bruck a. d. Leitha (exkl.), Possitz-Joslowitz (inkl.) bis Znaim St.E.G. (inkl.), Triebitz (inkl.) bis Olmütz St.E.G. (inkl.), Aujezd (inkl.) bis Mittelsteine (inkl.), dann nach Landskron, Littau und den Stationen der Lokalbahnen Chotzen-Leitomischl und Brünn-Tischnowitz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Klasse A	Klasse C	Verschieden	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
					Aussig St.E.G.				159	132	27			
					Bodenbach St.E.G.				172	132	40			
					Hrobetz				136	132	4			
					Lobositz St.E.G.				145	132	13			
					Nestersitz-Pömmerle				164	132	32			
					Nestomitz (Zuckerfabrik)				161	132	29			
					Raudnitz				133	132	1			
					Salesel				152	132	20			
					Schönpriesen				161	132	29			
					Theresienstadt				140	132	8			
					Topkowitz-Kartitz				169	132	37			
					Wien St.E.G. und K.F.N.B.			Lokaltarif, bezw. Österreichischer Eisenbahnverbandstarif	217	108	109			
				Pardubitz St.E.G. und S.N.D.V.B.	Marchegg St.E.G. und K.F.N.B.				218	132	86			
					Bruck a. d. Leitha St.E.G.				238	137	101			
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Pardubitz St.E.G.	Österr.-ungar.-Staatseisenbahn-Gesellschaft: Rossitz-Pendorf, Segengottes, Latein bei Brünn, Austerlitz, Butschowitz, Nemotitz, Gaya, Wrazow, Wessely a. d. March, Kunowitz, Ung.-Brod, Bilnitz Brumov, Křenowitz T.B., Bisenz Stadt, Ung.-Hradisch Stadt, Straßnitz			Lokaltarife	Klasse A	Klasse C	Verschieden			
					Kaiser Ferdinands-Nordbahn:				Besteht keiner	Heller				
					Krzenowitz					86				
					Bisenz-Pisek					115				
					Ung. Hradisch					115				
					Straßnitz					123				
			Leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer	Krzenowitz	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen				76				
				Bisenz-Pisek						99				
				Ung.-Hradisch						109				
				Straßnitz						106				

V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2202	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Robbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl, Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gasteeröl) und Schmieröle (mineralische)	Kolin St.E.G.	den Stationen Alt-Kolin (inkl.) bis Wien (exkl.), Raasdorf (inkl.) bis Marchegg (exkl.), Simmering St.E.G. (inkl.) bis Bruck a. d. Leitha St.E.G. (exkl.), Possitz-Joslowitz (inkl.) bis Mühlfraun (inkl.), Triebitz (inkl.) bis Olmütz St.E.G. (inkl.), Aujezd (inkl.) bis Mittelsteine (inkl.), dann nach Landskron, Littau und den Stationen der Lokalbahnen: Přelauč—Kalk-Podol—Prachovic, Chotzen-Leitomischl und Brünn-Tischnowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Klasse A	Klasse C	Verschieden	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
					Aussig St.E.G.				123	115	8			
					Bodenbach St.E.G.				138	115	23			
					Nestersitz-Pömmerle				135	115	20			
					Nestomitz (Zuckerfabrik)				129	115	14			
					Salesel				123	115	8			
					Schönpriesen				129	115	14			
					Topkowitz-Kartitz				138	115	23			
		beteiligten Verwaltungen			Wien St.E.G. und K.F.N.B.			Lokaltarif, bezw. Österreichischer Eisenbahnverbandstarif	222	108	114			
				Kolin St.E.G. und Ö.N.W.B.	Marchegg St.E.G. und K.F.N.B.				245	134	111			
					Bruck a. d. Leitha St.E.G.				261	137	124			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2203 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gasteeröl) und Schmieröle (mineralische)	Kralup St.E.G.	den Stationen Auwal (inkl.) bis Wien (exkl.), Raasdorf (inkl.) bis Marchegg (exkl.), Simmering St.E.G (inkl.) bis Bruck a. d. L. St.E.G. (inkl.), Possitz-Joslowitz (inkl.) bis Mühlfraun (inkl.), Triebitz (inkl.) bis Olmütz St.E.G. (inkl.), dann nach Landskron Littau und den Stationen der Lokalbahnen Poříčan-Nimburg, Peček-Bečvár, Přelauč — Kalk-Podol Prachovic, Chotzen-Leitomischl und Brünn-Tischnowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Klasse A	Klasse C	Verschieden	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
					Běchowitz				40	30	10			
					Bodenbach St.E.G.				87	75	12			
					Bubentsch				26	22	4			
					Bubna St.E.G.				28	24	4			
					Libschitz				14	11	3			
					Lieben St.E.G.				34	25	9			
					Nestersitz-Pömmerle				78	75	3			
					Prag St.E.G.				30	25	5			
					Prag-Hrabovka transit				32	27	5			
					Rostok				21	19	2			
					Selz				23	21	2			
					Topkowitz-Kartitz				82	75	7			
					Wien St.E.G., K.F.N.B. und K.F.J.B.			Lokaltarif, bezw. Österreichischer Eisenbahnverbandstarif	224	114	110			
					Marchegg St.E.G. und K.F.N.B.				280	140	140			
2204 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905				Kolin St.E.G.				Lokaltarif	Heller	Heller	Heller			
					Aussig St.E.G. transit				123	104	19			
					Bubna St.E.G. transit				60	52	8			
					Prag-Hrabovka transit				60	53	7			
				Kralup St.E.G.	Aussig St.E.G. transit				71	61	10			
				Pardubitz St.E.G.	Aussig St.E.G. transit				159	123	36			
					Bubna St.E.G. transit				90	77	13			
					Prag-Hrabovka transit				90	78	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2205	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gasteeröl), Schmieröle (mineralische) und Petroleumpech	Kolin St.E.G.	Wien St.E.G. und K.F.N.B. Stadlau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Österreichischer Eisenbahnverbandstarif	Verschieden	87 Heller		Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1907	
				Kolin St.E.G. und Ö.N.W.B.	Marchegg St.E.G. und K.F.N.B.				Heller 134	Heller 99	Heller 35			
					Bruck a.d. Leitha St.E.G.				137	99	38			
				Kralup St E.G.	Wien St.E.G., K.F.N.B. und K.F.J.B. Stadlau				114	95	19			
					Marchegg St.E.G. und K.F.N.B.				140	113	27			
					Bruck a.d. Leitha St.E.G.				143	113	30			
				Pardubitz St.E.G.	Wien St.E.G. und K.F.N.B. Floridsdorf K.F.N.B. Stadlau				Verschieden	87				
				Pardubitz St.E.G. und S.N.D.V.B.	Marchegg St.E.G. und K.F.N.B.				132	92	40			
					Bruck a.d. Leitha St.E.G.				137	92	45			
2206	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gasteeröl), Schmieröle (mineralische) und Petroleumrückstände	Stadlau	Wien St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel bestehenden einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen			Verschieden	10 Heller		Im Kartierungswege		
2207	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905		Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Kolin St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für mit der Station Pardubitz | Kralup | Kolin in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sein. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung		Lokaltarif		65 Heller		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1907	
					Kralup St.E.G.					82 Heller				
					Pardubitz St.E.G.					56 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2208	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften. Nachweis der Ausfuhr von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen aus dem österr.-ungar. Zollgebiete ab Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz über die westlich und südwestlich von Bodenbach gelegenen österreichisch-deutschen Grenzstationen, dann über Halbstadt, Mittelsteine, Reichenberg, Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Georgswalde-Ebersbach und Warnsdorf in einem Gewichte, welches mindestens 75% (Prozent) vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif		42 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums in Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz und auf dieselbe Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate ab Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz über den Export von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen in dem in Spalte 6 bezeichneten Mindestgewichte des bezogenen Rohpetroleums über die westlich und südwestlich von Bodenbach gelegenen österreichisch-deutschen Grenzstationen, dann über Halbstadt, Mittelsteine, Reichenberg, Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Georgswalde-Ebersbach und Warnsdorf nach dem Auslande. Die bezeichneten Dokumente sind spätestens bis Ende März 1907 in Vorlage zu bringen. Nebenstehende Frachtsätze finden ferner nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit den Stationen Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung	
					Kralup St.E.G.					68 Heller				
					Kolin St.E.G.					53 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2209	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und **Frachtzahlung** für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Einhaltung der in der Rubrik 14 gegebenen Vorschriften. Nachweis der Ausfuhr von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete ab Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz via Schönpriesen-Umschlag, Aussig-Landungsplatz, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Dresden-Elbkai und Riesa-Elbkai oder per Bahn ab Kolin, bezw. **Pardubitz** via Bodenbach St.E.G., bezw. Tetschen Ö.N.W.B. und ab **Kralup** via Bodenbach St.E.G. in einem Gewichte, welches **mindestens** 75 Prozent vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif		38 Heller		Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums in Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz und auf dieselbe Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate ab Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz über den Export von Petroleumraffinerie-Erzeugnissen in dem in Spalte 6 bezeichneten Mindestgewichte des bezogenen Rohpetroleums über die angeführten Elbeumschlagsplätze, bezw. über Bodenbach St.E.G., resp. Tetschen Ö.N.W.B. nach dem Auslande. Die bezeichneten Dokumente sind spätestens bis Ende März 1907 in Vorlage zu bringen**	**Nebenstehende Frachtsätze finden ferner nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit den Stationen Kolin, resp. Kralup, resp. Pardubitz in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung**
					Kralup St.E.G.					64 Heller				
					Kolin St.E.G.					49 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2210 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Schotter des Spezialtarifes 3	Himberg	Mannersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	22 Heller	12 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
2211 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.467/05	Südbahn-Gesellschaft	a) Holz der Pos. H—17 b) Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach: Canfanaro a)	Canfanaro b)	Dignano a)	Dignano b)	Mitterburg-Pisino a)	Mitterburg-Pisino b)
	Heller für 100 kg					
Gottschee	120	107	117	110	120	104
Großlack	114	101	113	104	110	98
Großlaschitz	112	99	113	102	108	96
Großlupp	102	91	106	94	98	88
Gutenfeld	108	97	111	100	104	94
Hönigstein	116	105	113	107	116	102
Ortenegg	116	103	116	106	112	100
Reifnitz	118	105	117	108	114	102
Rodokendorf	110	99	113	102	106	96
Rudolfswerth	116	107	113	107	120	104
St. Marein-Sap	100	—	101	—	96	—
Sittich	108	97	112	100	104	94
Skofelca	98	—	102	—	94	—
Strascha-Töplitz	120	109	117	111	124	106
Treffen	116	103	113	106	112	100
Weixelburg	106	95	110	98	102	92
Zobelsberg	106	95	110	98	102	92

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2212	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905 **Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 122.983/05		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Sigmundsherberg Ö.N.W.B., Iglau Ö.N.W.B., Kolin Ö.N.W.B. und Wysočan Ö.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn müssen an diesen Transporten mit mindestens 40 km langen, ununterbrochenen Strecken beteiligt sein	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlaß von den offiziellen Frachtsätzen des auf den Linien der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Lokaltarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen mit Ausschluß der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangssätze, sowie der im Verordnungs-Blatte publizierten ermäßigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauleitung oder Bauunternehmung der Lokalbahn Wobratain-Neuhaus als Empfänger erscheinen muß, längstens bis Ende Februar 1907	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Lokalbahn Wobratain-Neuhaus bestimmt sein
2213	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.968/05, bezw. 25.029/03	beteiligten Verwaltungen	Schnittholz der Pos. H—17 c, Ziffer 1 und 2, der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	den in nebenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen	Oświęcim transit für Sendungen nach den in nebenstehender Tabelle angeführten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten auf eine der nebenstehend angeführten Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. März 1904	Siehe nebenstehende Tabelle	Siehe nebenstehende Tabelle	Siehe nebenstehende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 bei jener k. k. Staatsbahn-Direktion erliegen müssen, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	Diese Nachlässe werden über sämtliche transportberechtigten Routen zugestanden und ist demnach zur Erlangung derselben eine Routenvorschrift nicht erforderlich

Von	Nach	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlaß vom bestehenden Frachtsatze pro 100 kg
		in Pfennig		
	Oświęcim transit für Sendungen nach den Stationen: Altona, Hamburg B., Harburg H. und Harburg U.E., Stade (Direktionsbezirk Altona); Holzminden und Seesen (Staatsbhf.); (Direktionsbezirk Cassel); Bielefeld, Brackwede, Bremen (Hptbhf. und Freibezirk), Bremerhaven (Freihafenbhf., Inlandshafen und Zollinlandsbhf.), Burg-Lesum, Celle, Detmold, Emmerthal, Geestemünde (Fischereihafen, Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.), Hameln, Hannover (Nordbhf.), Hannover (Südbhf.), Herford, Hildesheim, Kirchhorsten, Lage, Lehrte, Lemgo, Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Löhne i. Westfalen, Lüneburg, Minden i. Westf., Örlinghausen, Oeynhausen (Nordbhf.), Oeynhausen (Südbhf.), Peine, Rinteln, Salzuflen, Soltau, Stadthagen, Stendal, Uelzen, Visselhövede, Walsrode, Wülfel und Wunstorf (Direktionsbezirk Hannover); Aschersleben, Bad Harzburg, Braunschweig Hauptbhf., Braunschweig Ostbhf., Büddenstedt, Dedeleben, Frose, Gernrode a. Harz, Goslar, Halberstadt, Helmstedt, Jerxheim, Magdeburg, Nachterstedt, Neuwegersleben, Quedlinburg, Schneidlingen, Schöningen, Söllingen, Schönebeck, Vienenburg, Wefensleben, Wernigerode und Wolfenbüttel (Staatsbhf.), (Direktionsbezirk Magdeburg); Dissen-Rothenfelde, Emden, Emden Außenhafen, Halle i. W., Osnabrück (Hann. Bhf.), (Direktionsbezirk Münster); Tangermünde (Stendal-Tangermünde Eisenbahn-Gesellschaft) Nordbhf., Braunschweig Westbhf., Heerte, Seesen Br. L.-B. und Wolfenbüttel Br. L.-B. (Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft); Bornhausen, Braunschweig. Insoweit in dem vom 1. Juli 1905 gültigen Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina nach den vorgenannten deutschen Stationen direkte, ermäßigte Frachtsätze bestehen, haben die in den Rubriken 10 und 11 angeführten Frachtsätze, bezw. Nachlässe keine Gültigkeit		Jeweilige Frachtanteile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit	Jeweilige Differenz, dieselbe beträgt derzeit
Alt-Sandec		64	44	20
Baranów		60	43	17
Barszczowice		94	76	18
Basznia		77	59	18
Bednarów		110	94	16
Bełz		88	71	17
Bełzec		102	85	17
Biała czortkowska		133	116	17
Biecz		60	43	17
Bierzanów		26	15	11
Bobowa		54	35	19
Bobrówka		71	53	18
Bochnia		34	20	14
Bogdanówka-Kamionka		119	103	16
Bogoniowice-Ciężkowice		52	33	19
Bogumiłowice		43	26	17
Bolechów		100	83	17
Borki wielkie		115	98	17
Borki wielkie transit		115	98	17
Borysław		94	76	18
Brody		105	88	17
Brzeżnica		17	9	8
Buczacz		126	111	15
Chabówka		43	27	16
Chmielów		62	43	19
Chodorów		100	82	18
Ciężów		113	96	17
Czarna		48	31	17
Czernowitz		133	117	16
Czortków		133	117	16
Czudec		62	44	18
Dąbie		54	36	18
Delatyn		122	105	17
Dembica		52	32	20
Dobromil		79	63	16
Dobrzechów		65	47	18
Dolina		103	85	18
Drohobycz		92	74	18
Dublany-Kranzberg		87	69	18
Frysztak		67	48	19
Gaje wyżne		94	76	18
Głęboka		82	65	17
Gorlice		60	42	18
Gródek		86	66	20
Grodzisko		67	49	18
Gromnik		52	32	20
Grybów		56	37	19
Hadikfalva		142	128	14
Halicz		108	91	17
Hatna		146	131	15
Hliboka		139	123	16
Horyniec		79	60	19
Husiatyn		140	125	15
Huta zielona		82	63	19
Itzkany		146	133	13
Iwonicz		70	51	19
Jaremcze		122	107	15
Jasoslau		70	49	21
Jaślany		58	40	18
Jasło		64	45	19
Jedlicze		67	48	19
Kałusz		108	91	17
Kalwarya		29	15	14
Kłaj		31	19	12
Kolomea		121	105	16
Komańcza		82	65	17
Kopyczyńce		137	121	16
Korszów		119	103	16
Krasne		99	81	18
Krechowice		105	88	17
Krościenko		82	66	16
Krosno		70	49	21
Krystynopol		92	74	18
Krzywe		113	97	16
Kuczurmare		135	121	14
Łańcut		62	43	19
Ławoczne		108	91	17
Lemberg		90	72	18
Lemberg-Podzamcze		90	73	17
Łętownia		72	54	18
Leżajsk		71	52	19
Lisko-Łukawica		77	62	15
Łowczówek-Pleśna		46	29	17
Lubaczów		76	57	19
Lubieńce		99	82	17
Łupków		84	67	17
Łużan		131	115	16
Marcinkowice		60	42	18
Maxymówka		118	101	17
Mielec		56	38	18
Mikuliczyn		124	109	15
Moderówka		65	48	17
Mokre		79	63	16
Monasterzyska		122	106	16
Morszyn		99	81	18
Mościska		79	60	19
Mszana		87	69	18
Mszana dolna		48	30	18

Von	Nach	Frachtsatz pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Nachlaß vom bestehenden Frachtsatze pro 100 kg
		in Pfennig		
	Oświęcim transit für Sendungen nach den Stationen: Altona, Hamburg B., Harburg H. und Harburg U.E., Stade (Direktionsbezirk Altona); Holzminden und Seesen (Staatsbhf.); (Direktionsbezirk Cassel); Bielefeld, Brackwede, Bremen (Hptbhf. und Freibezirk), Bremerhaven (Freihafenbhf., Inlandshafen und Zollinlandsbhf.), Burg-Lesum, Celle, Detmold, Emmerthal, Geestemünde (Fischereihafen, Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.), Hameln, Hannover (Nordbhf.), Hannover (Südbhf.), Herford, Hildesheim, Kirchhorsten, Lage, Lehrte, Lemgo, Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Löhne i. Westfalen, Lüneburg, Minden i. Westf., Örlinghausen, Oeynhausen (Nordbhf.), Oeynhausen (Südbhf.), Peine, Rinteln, Salzuflen, Soltau, Stadthagen, Stendal, Uelzen, Visselhövede, Walsrode, Wülfel und Wunstorf (Direktionsbezirk Hannover); Aschersleben, Bad Harzburg, Braunschweig Hauptbhf., Braunschweig Ostbhf., Büddenstedt, Dedeleben, Frose, Gernrode a. Harz, Goslar, Halberstadt, Helmstedt, Jerxheim, Magdeburg, Nachterstedt, Neuwegersleben, Quedlinburg, Schneidlingen, Schöningen, Söllingen, Schönebeck, Vienenburg, Wefensleben, Wernigerode und Wolfenbüttel (Staatsbhf.), (Direktionsbezirk Magdeburg); Dissen-Rothenfelde, Emden, Emden Außenhafen, Halle i. W., Osnabrück (Hann. Bhf.), (Direktionsbezirk Münster); Tangermünde (Stendal-Tangermünde Eisenbahn-Gesellschaft) Nordbhf., Braunschweig Westbhf., Heerte, Seesen Br. L.-B. und Wolfenbüttel Br. L.-B. (Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft); Bornhausen, Braunschweig. Insoweit in dem vom 1. Juli 1905 gültigen Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina nach den vorgenannten deutschen Stationen direkte, ermäßigte Frachtsätze bestehen, haben die in den Rubriken 10 und 11 angeführten Frachtsätze, bezw. Nachlässe keine Gültigkeit		Jeweilige Frachtanteile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit	Jeweilige Differenz, dieselbe beträgt derzeit
Nadbrzezie		65	47	18
Nadwórna		119	102	17
Nadyby-Wojutycze		82	66	16
Nepolokoutz		129	113	16
Neu-Łupków		84	67	17
Nisko		71	52	19
Niżankowice		76	61	15
Nowa grobla		72	54	18
Nowosielce-Gniewosz		74	54	20
Oleszyce		74	56	18
Olszanica		79	63	16
Ostrów bei Sokal		90	73	17
Ottynia		116	99	17
Ożydów		100	83	17
Podgórze-Bonarka		23	14	9
Podgórze-Płaszów		23	14	9
Podłęże		29	17	12
Podwołoczyska		121	105	16
Posada-Chyrowska		79	64	15
Potutory		111	94	17
Przemyśl		74	60	14
Przeworsk		65	47	18
Przybówka		67	48	19
Psary		102	85	17
Ptaszkowa		58	40	18
Puków		106	88	18
Radymno		71	52	19
Rawa ruska		82	66	16
Rohatyn		105	88	17
Ropczyce		54	35	19
Rozwadów		70	49	21
Rudnik		72	54	18
Ryczów		13	9	4
Rymanów		71	52	19
Rytro		65	46	19
Rzeszów		58	41	17
Rzeszów-Staroniwa		60	41	19
Rzochów		54	37	17
Sądowa-Wisznia		82	63	19
Sambor		86	67	19
Sanok		76	57	19
Sarzyna		72	53	19
Sędziszów		54	37	17
Skawce		33	19	14
Skawina		21	12	9
Skole		102	85	17
Skołyszyn		62	43	19
Słotwina		38	22	16
Śniatyn-Załucze		128	111	17
Sokal		94	75	19
Stanislau		113	96	17
Staresioło		94	77	17
Starzawa		81	65	16
Stronie		31	17	14
Stróże		54	37	17
Stryj		97	78	19
Stryszów		31	18	13
Strzyżów a. Wisłok		65	46	19
Surochów		71	51	20
Swoszowice		24	14	10
Synowódzko wyżne		100	83	17
Szczawne-Kulaszne		81	64	17
Tarnobrzeg		64	45	19
Tarnopol		113	96	17
Tarnów		43	27	16
Tarnowica leśna		118	101	17
Tarnowiec		65	47	18
Tartarów		126	111	15
Tłumacz-Pałahicze		116	99	17
Trzciana		56	38	18
Tuchów		48	31	17
Uhnów		86	67	19
Ustrzyki		82	66	16
Volksgarten		134	118	16
Werchrata		81	62	19
Wieliczka		29	16	13
Wiśniowa		67	48	19
Wola-Łużańska		56	39	17
Worochta		128	111	17
Woronienka		129	113	16
Wybranówka		97	79	18
Wygnanka		134	119	15
Wygnanka transit		134	119	15
Wygoda		112	94	18
Zabłotce		103	86	17
Zadwórze		95	78	17
Zagórz		76	61	15
Zagórzany		60	41	19
Załuż		77	62	15
Zarszyn		72	54	18
Zator		9	7	2
Zborów		106	88	18
Zbydniów		67	48	19
Zielona		84	66	18
Złoczów		102	85	17
Zółkiew		108	90	18
Zuczka		133	117	16

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2214	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.968/05, bezw. 27.163/03	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Fische, lebende, in Wasserbehältern	Gródek	Oświęcim transit (für Deutschland)	Aufgabe als Frachtgut mit direkten nach einer deutschen Station lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen haben die Absender auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Teil II, Heft 1	Verschieden	Rücksichtlich der Strecke der k. k. österr. Staatsbahnen Gródek—Oświęcim transit 206 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin zu bewirkende Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg erliegen müssen	Der Frachtausgleich erfolgt gegen Rückerstattung des im direkten Verkehre rücksichtlich der vorbezeichneten Strecke der k. k. österr. Staatsbahnen eingerechneten Anteiles in Mark und Einziehung des zugestandenen Hellerfrachtsatzes
2215	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905 k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 20.968/05, bezw. 26.973/03	beteiligten Verwaltungen	Faßdauben aus Buchenholz aus Pos. H—17 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen		Oświęcim transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach einer im Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. März 1904	Verschieden	Verschieden	Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 bei jener k. k. Staatsbahn-Direktion erliegen müssen, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist. Diese Nachlässe werden über sämtliche transportberechtigten Routen zugestanden und ist demnach zur Erlangung derselben eine Routenvorschrift nicht erforderlich	
				Alt-Sandec							4			
				Bolechów							10			
				Hadikfalva							16			
				Hatna							17			
				Hliboka							16			
				Kolomea							13			
				Komańcza							6			
				Krościenko							6			
				Ławoczne							11			
				Łubieńce							10			
				Łupków							7			
				Neu-Łupków							7			
				Olszanica							6			
				Potutory							11			
				Skole							10			
				Stryj							9			
				Synowódzko wyzne							10			
				Ustrzyki							6			
				Złoczów							10			

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publikation erfolgt: von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
2216	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 20.968/05, bezw. 3478/04	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Position H—17 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen		Hatna transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach Wien loko oder transit, Triest loko oder transit, nach Stationen in Böhmen, Tirol und Vorarlberg, ferner nach Stationen in Deutschland, Italien, der Schweiz, in Frankreich und darüber hinaus oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	Heller	Heller *)	Heller	Im Kartierungswege **)		
				Dorna Watra					99	89	10			
				Frassin a. M.					51	46	5			
				Gurahumora					45	41	4			
				Illischestie					38	34	4			
				Jakobeni					93	84	9			
				Molit					55	50	5			
				Paltinoasa					42	38	4			
				Pozoritta					74	67	7			
				Sadowa					72	65	7			
				Valeputna					82	74	8			
				Wama					57	51	6			

*) Insoweit nicht für einzelne Relationen oder Artikel der Pos. H—17 bereits niedrigere Frachtsätze bestehen.

**) Die vorangeführten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege auch für solche Holzsendungen der Pos. H—17 zugestanden, welche in den vorgenannten Stationen nach Hatna zur Aufgabe gelangen und von da ohne Umladung mittels neuer Frachtbriefe nach Stationen in Deutschland, Italien, der Schweiz, in Frankreich und darüber hinaus, oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze weiterbefördert werden. Die Erstattung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Hatna und der auf dieselbe als Absenderin lautenden bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate ab Hatna, welche bis längstens Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau vorliegen müssen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2217	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20 968/05, bezw. 25 570/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—18, lit. g) 1 (**Schleifholz bis zu 2·5 m Länge**), laut Güterklassifikation des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	a) Pozoritta b) Russ. Moldawitza-Säge	Hatna transit	**Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen, ohne Routenvorschrift, mit der Bestimmung nach einem Elbe-Umschlagsplatze oder nach einer im Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station oder nach Aschaffenburg, Mannheim (B.B. und D.B. Mainz), Mannheim-Industriehafen und -Neckarvorstadt, Ludwigshafen a. Rh., Gustavsburg, Stockstadt a. M. und Waldhof.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens pro Frachtbrief und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. **Das Aufladen der Sendungen hat der Absender auf eigene Kosten zu besorgen**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	a) 46 Heller b) 54 Heller	a) 30 Heller b) 30 Heller	a) 16 Heller b) 24 Heller	Im Kartierungswege*)		

*) Die vorangeführten Frachtsätze werden im **Rückvergütungswege** auch für solche Holzsendungen der Pos. H—18, lit. g) 1, zugestanden, welche in den vorgenannten Stationen nach Hatna zur Aufgabe gelangen und von da **ohne Umladung mittels neuer Frachtbriefe** nach einem Elbe-Umschlagsplatze oder nach einer im Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station oder nach Aschaffenburg, Mannheim (B.B. und D.B. Mainz), Mannheim-Industriehafen und -Neckarvorstadt, Ludwigshafen a. Rh., Gustavsburg, Stockstadt a. M. und Waldhof weiterbefördert werden. Die Erstattung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Hatna und der auf dieselbe als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate ab Hatna, welche bis längstens Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau vorliegen müssen

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2218 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Lokalbahn Brünn-Lösch	Bruchsteine und Schotter der Tarif-Pos. 8—51 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Lösch		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Austerlitz					22				
					Bisenz Stadt					46				
					Butschowitz					26				
					Gaya St.E.G.					39				
					Kunowitz					52				
					Nemotitz					33				
					Nessowitz					29				
					Neudorf b. Ung.-Ostra					52				
					Schlapanitz					20				
					Straßnitz					52				
					Ung.-Hradisch Stadt					52				
					Ung.-Ostra					51				
					Wessely a. d. March					50				
					Wikosch-Keltschan					43				

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10/11 Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Pfennig a)	b)	c)	12	13	14
2219 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art zum Exporte, in beliebiger Verpackung		Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, b) bei Bezahlung der Fracht mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokal-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden				Im Kartierungswege*)		**) Für Sendungen in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, bezw. Tiefe findet, auch bei Überschreitung nur einer dieser Dimensionen, der Frachtsatz keine Anwendung. ††) Gültig nur insoweit Hohlglaswaren nach dem Tarife, Teil I. für die Elbe-Umschlagsverkehre vom 1. Mai 1905 nach Stückgutklasse II tarifieren
				Bilnitz-Brumov						—	213	166			
				Bisenz-Pisek						—	187	146			
				Bisenz Stadt						—	187	146			
				Gaya						—	187	147			
				Krasna						—	186	145			
				Luschitz						330 ††)	203	128			
				Mähr.-Weißkirchen						—	167	133			
				Olmütz						—	138	110			
				Reitendorf						—	157	115			
				Ung.-Brod						—	194	155			
				Ung.-Hradisch						—	177	139			
				Ung.-Hradisch Stadt						—	183	145			
				Vlarapaß						—	216	168			
				Wall.-Meseritsch						—	186	145			
				Würbenthal †)						327 **)	185	131			

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen und Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Ö.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze. falls durch Duplikat-Frachtbriefe oder durch Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen der Weiterversand von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen oder Bremerhaven nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1907 außer diesen Duplikat-Frachtbriefen oder den Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen auch die auf die kontrahierende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiterbefördert werden. Im letzteren Falle muß jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach. resp. Tetschen auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, daß die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schließlich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich teils per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, teils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

†) Die Frachtsätze für Würbenthal finden auf Sendungen nach belgischen und niederländischen Stationen keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2220	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.968/05, bezw. 26.973/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Faßdauben aus Buchenholz aus Pos. H—17 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen: Stationen der Strecke Hadikfalva—Brodina	Hadikfalva transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach Itzkany transit oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze, oder nach einer im Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	Frachtsätze des Spezialtarifes 2	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Hinsichtlich der für die Stationen, bezw. Haltestellen Beckõw, Presekareny, Strigoia und Tisowetz bestehenden Verkehrsbeschränkungen s. Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt B, 3 a, VII a) und b)
				Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapczin a. S.-Czudin*)	Hliboka transit									
				Hatna-Valeputna*)	Hatna transit									
2221	V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Siehe nebenstehende Tabelle				vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokal-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Siehe nebenstehende Tabelle	Siehe nebenstehende Tabelle	Im Kartierungs- oder Rückvergütungswege nach Maßgabe der nachstehenden Bestimmungen		Eine eventuelle Entladung der auf Grund dieses Zugeständnisses beförderten Sendungen in Bodenbach oder Tetschen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen

Artikel

Möbel aus gebogenem Holze.

A. Unzerlegt.

α) Unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt:
1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg;
2. „ „ von mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;
3. „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „

β) verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen):
4. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg;
5. „ „ von mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;
6. „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „

B. Zerlegt, sowie Möbelbestandteile.
7. Bei Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg;
8. „ „ von mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;
9. „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „

C. Möbel aus gebogenem Holze.
10. Unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt . . . .
11. Unzerlegt, verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen) . . . . . .
12. Zerlegt, sowie Möbelbestandteile . . . .
(10.–12.: bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen)

D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, und Möbelbestandteile.
13. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Von	Nach	A. unzerlegt α) unverpackt			A. unzerlegt β) verpackt			B. zerlegt, sowie Möbelbestandteile			C. Möbel unzerlegt unverpackt	C. Möbel unzerlegt verpackt	C. Möbel zerlegt, sowie Möbelbestandteile	D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, und Möbelbestandteile
		unter 5000	5000	10.000	unter 5000	5000	10.000	unter 5000	5000	10.000	5000	5000	5000	10.000
		Kilogramm												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Pfennige für 100 Kilogramm												
Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit	559	159	94	373	161	94	371	222	150	—	—	—	150
Bistritz a. H.		427	176	112	364	194	112	306	248	162	—	—	—	148
Ernsdorf		573	162	101	361	171	98	378	229	154	—	—	—	154
Holleschau		418	176	112	364	194	112	301	248	162	—	—	246	142
Lodygowice		582	165	103	389	177	110	384	235	163	—	—	—	163
Mähr.-Weißkirchen		427	176	112	364	194	112	306	248	162	156	156	195	125
Marchegg		422	—	—	422	—	—	422	—	—	—	—	—	—
Nemotitz		406	227	163	403	233	151	305	287	201	—	232	271	158
Olmütz		348	176	112	348	194	112	262	248	160	144	168	200	123
Standing		477	156	102	365	167	97	334	220	147	—	—	—	111
Teschen		545	164	102	364	164	102	360	220	155	—	—	—	155
Ung.-Brod		439	208	144	390	220	138	332	274	188	—	—	—	175
Vlarapaß		488	—	—	488	—	—	488	—	—	—	—	—	—
Wall.-Meseritsch		427	176	112	364	194	112	306	248	162	—	—	—	147
Wessely a. d. March		420	196	132	380	210	128	322	264	178	—	—	—	165

Im Kartierungswege finden Anwendung:

Die Frachtsätze unter 1—9 bei Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach ausländischen Stationen.

Die Frachtsätze unter 10—13 bei Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, Lübeck, belgischen, niederländischen oder französischen Stationen.

Im Rückvergütungswege finden Anwendung:

Die Frachtsätze unter 1, 4 und 7 auf Sendungen, welche nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Ö.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit anderen Stückgütern als Sammelladungen mit neuen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen weiter befördet werden.

Die Frachtsätze unter 10—13

a) für Transporte nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit, welche ab diesen Stationen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Bremen, Bremerhaven, belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpediert werden;

b) für Transporte nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit, welche ab diesen Stationen per Bahn bis Mannheim, resp. bis zu einem Rhein- oder Main-Umschlagsplatze expediert und ab da nachweislich nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Die Frachtsätze unter 13 finden auch auf Transporte Anwendung, welche in Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen befördert und ab dort teils per Elbe nach Hamburg, Harburg, Lübeck und teils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven, Belgien oder Holland abgefertigt oder welche ab den Elbe-Umschlagsplätzen nach Mannheim, resp. nach den Rhein- oder Main-Umschlagsplätzen gesendet und ab dort nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Die Rückvergütung erfolgt gegen längstens bis Ende März 1907 zu bewirkende Vorlage der auf den Reklamanten als Versender lautenden Original-Frachtbriefe bis Bodenbach, resp. Tetschen hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen der Duplikat-Frachtbriefe.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2222 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 53.797/05	Murtalbahn	Packpapier, ordinär, rauh oder geglättet, auch gefärbt	Thomathal	Unzmarkt trs.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	74·4 Heller	63 Heller	11·4 Heller	Im Kartierungswege		
2223 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 125.474/05		Kapselscherben	Friedland i. B. und Raspenau	Seidenberg transito	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufladen hat der Absender zu besorgen. Die Sendungen müssen für das Ausland bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif			Auflassung des Portozuschlages zu den Frachtsätzen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Im Kartierungswege		
2224 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 117.919/05		Spiritus, roh	Sedletz-Kuttenberg transit	Kolin Ö N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	19 Heller	17 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
69 V.-B. Nr. 136 v. 25./XI. 1905	Nr. 129 vom 9. November 1905	81 (Abänderung etc.)	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Beteiligte Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlprodukte	Budapest- (dunaparti teherpályaudvár, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Buda-Császárfürdő-kitérő), Budapest-D. V.	Cosel-Oderhafen, Breslau-Stadthafen, Pöpelwitz- (Umschlag), Pöpelwitz- (Umschlag) Neuer Hafen	In der Rubrik 8 ist in der vierten Zeile von unten nach „unter a)" zu setzen: (Der weitere Nachlaß von 20 Pfennigen pro 100 kg wird demnach nicht nur für die nach Berlin, sondern auch für die nach anderen über Breslau hinaus gelegenen deutschen Stationen bestimmten Mehlsendungen gewährt.)	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 137. **Wien, 28. November 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, der Finanzen, des Handels und der Eisenbahnen vom 6. November 1905,*) betreffend die Ermächtigung des k. k. Hauptzollamtes in Cattaro zur Abfertigung der aus dem Auslande einlangenden Pflanzensendungen.

Im Nachhange zu der Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 15. Juli 1882, R. G.-Bl. Nr. 107, betreffend die im Verkehre mit dem Auslande zu beobachtenden Vorsichten wegen Verhütung der Einschleppung der Reblaus (Phylloxera vastatrix) wird das k. k. Hauptzollamt in Cattaro ermächtigt, die aus dem Auslande einlangenden Sendungen, welche die unter Nr. 2 des Anhanges zur obigen Verordnung bezeichneten Gegenstände enthalten, nach den für die Abfertigung solcher Sendungen durch die ermächtigten Zollämter bestehenden Vorschriften abzufertigen.

Bylandt m. p. **Kosel** m. p.
Buquoy m. p. **Wrba** m. p.
Auersperg m. p.

*) Enthalten in dem am 25. November 1905 ausgegebenen LXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 173.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Verfahren bei der Erteilung des Baukonsenses zur Errichtung von Gebäuden über verliehenen Grubenfeldern.

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde unter Bestätigung der Entscheidungen der beiden unteren Instanzen dem Franz P. die Bewilligung zum Baue eines Wohnhauses samt Nebengebäuden auf einem Teile der über den verliehenen Grubenfeldern der bf. Bergbauunternehmung liegenden Grundparzelle 132/3 in Lazy erteilt. Die Grundlage der Entscheidung bildeten die bei der kommissionellen Verhandlung am 21. August 1902 gepflogenen Erhebungen, das bei derselben vom Staatstechniker abgegebene Gutachten und ein von der schlesischen Landesregierung eingeholtes Gutachten des behördlich autorisierten Bergbauingenieurs Richard D. In der Beschwerde wird die Entscheidung, obgleich das Begehren dahin gerichtet ist, daß dieselbe als im Gesetze nicht begründet aufgehoben werde, nur wegen Mangelhaftigkeit des Verfahrens angefochten. Die Beschwerde weist insbesondere darauf hin, daß mit der Entscheidung des Ministeriums des Innern vom 28. Mai 1902, Z. 12.544, die Baubewilligung für einen von demselben Bauführer auf derselben Parzelle projektierten Bau verweigert worden sei und daß sich die Bergbauverhältnisse seit dem Tage der damaligen Baukommission, d. i. dem 6. August 1901, infolge des Fortschreitens des Bergbaues zu Ungunsten der Baustelle verändert haben, daß daher unmöglich heute die Bewilligung zu einer Bauführung an dieser Stelle erteilt werden könnte, wenn die Erhebungen erschöpfend gepflogen worden wären.

Hierzu ist zunächst zu bemerken, daß die erwähnte Ministerialentscheidung mit dem hiergerichtlichen Erkenntnisse vom 16. Februar 1903, Z. 10.057 vom Jahre 1902, wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben worden ist, und daß auch sonst die damalige Entscheidung des Ministeriums des Innern zu der heute angefochtenen in keiner Beziehung steht, weil die heutige Baustelle allerdings auch auf der

Parzelle 132/3 in Lazy liegt, jedoch, wie bei den gegenständlichen Erhebungen konstatiert worden ist, sich 30 m von der damaligen Baustelle entfernt befindet, somit ein Schluß von den tatsächlichen Verhältnissen in dem einen Falle auf den anderen Fall nicht gezogen werden kann. Nun erblickt die Beschwerde einen Mangel des Verfahrens darin, daß der Baukommission nur ein Staatstechniker, nicht auch ein Bergbausachverständiger beigezogen worden sei. Dies ist allerdings richtig. Allein, wie schon erwähnt, hat die schlesische Landesregierung nachträglich ein Gutachten eines Bergbausachverständigen eingeholt. Dieses Gutachten wurde zwar der Beschwerdeführerin nicht mitgeteilt und es ist auch nicht ersichtlich, ob die dem Gutachten zugrundeliegenden Erhebungen im Beisein eines Vertreters der Beschwerdeführerin gepflogen worden sind. Dies würde allerdings an sich einen Mangel des Verfahrens begründen. Allein wesentlich erscheint dieser Mangel im gegenwärtigen Falle aus dem Grunde nicht, weil schon die erste Instanz auf Grund des Gutachtens des Staatstechnikers die Baubewilligung erteilt hatte und es sich also nur darum handelte, eine Überprüfung des Befundes durch einen Bergbausachverständigen vorzunehmen, wodurch eben dem bei der Lokalerhebung und schon früher gestellten Begehren der Beschwerdeführerin Rechnung getragen werden sollte. Da nun das Gutachten des Bergbausachverständigen sich in Übereinstimmung mit jenem des Staatstechnikers befand und auch der Bergbausachverständige eine Einwendung gegen die Bauführung unter gewissen Voraussetzungen, denen schon die schlesische Landesregierung durch eine Ergänzung der Baubedingungen entsprach, nicht erhob, so war ein zwingender Grund, noch die Parteien über dieses Gutachten zu hören, um so weniger vorhanden, als in der schlesischen Bauordnung die Beiziehung eines montanistischen Experten zur Baukommission und die Einholung eines Gutachtens eines solchen bei Bauführungen über verliehenen Grubenfeldern nicht ausdrücklich angeordnet ist, daher im Ermessen der entscheidenden Behörden liegt. Es ist aber insbesondere auch noch zu beachten, daß die Baubehörden gemäß § 25 schles. Bau-Ord. vom 2. Juni 1883, L.-G.-Bl. Nr. 26, die Bewilligung zur Erbauung neuer Wohngebäude nur dort zu versagen haben, wo Feuersicherheits-, Sanitäts- oder andere öffentliche Rücksichten dagegen begründete Bedenken erregen, und gemäß § 24 Bau-Ord. bei Einwendungen gegen den Bau nur zu erkennen haben, ob und inwiefern der Bau in öffentlicher Beziehung zulässig und technisch ausführbar ist, während die auf das Privatrecht gegründeten und erhobenen Einwendungen der Nachbarn und sonstigen Beteiligten auf den Rechtsweg zu verweisen sind, was im vorliegenden Falle auch geschehen ist. Über die Einwendung der mangelnden Tragfähigkeit des Baugrundes haben nämlich die Baubehörden, soweit öffentliche Rücksichten in Betracht kommen, entschieden, und zwar haben dieselben mit Rücksicht darauf, daß die Experten, insbesondere der montanistische Sachverständige, zwar Beschädigungen an dem Gebäude infolge der Einwirkungen des Bergbaues nicht für ausgeschlossen, keineswegs aber das Leben der künftigen Bewohner des Hauses für gefährdet erachteten, die Bauführung unter Einhaltung gewisser dem Bauwerber gestellter Bedingungen gestattet. Die weitere Einwendung der Beschwerdeführerin, daß ihr eventuell im Hinblicke auf § 106 a. B.-G. Schadenersatzleistungen gegenüber dem Bauführer auferlegt werden könnten, fällt außerhalb des Bereiches der von den Baubehörden zu wahrenden und ihrer Entscheidung unterliegenden öffentlichen Rücksichten. Sie fällt vielmehr in das Gebiet des Privatrechtes und mußte daher auf den Rechtsweg verwiesen werden, konnte also auch den Baubehörden keinen Anlaß geben, noch weitere Erhebungen zu pflegen. Es kann daher auch darin, daß die Beschwerdeführerin über das Gutachten des montanistischen Sachverständigen nicht gehört wurde und daß derselbe die Erhebungen etwa nicht in Anwesenheit eines Vertreters der Beschwerdeführerin gepflogen hat, ein wesentlicher Mangel des Verfahrens nicht erblickt werden.

(Erkenntnis vom 19. Dezember 1903, Z. 13.089; Budw. Nr. 2227/A.)

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 18. Oktober der Direktion der Firma „Északi lófogatú közuti vasut részvény társaság" (Aktiengesellschaft der Eszéker Straßenbahnen mit Pferdebetrieb) für eine von einem geeigneten Punkte ihres mit Pferdekraft betriebenen Straßenbahnnetzes abzweigende, bis Szent László führende normalspurige Straßenbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 20. Oktober den Munizipien der Komitate Vas (Eisenburg), Veszprém und Györ (Raab) für:
a) eine von der Station Sárvár der Linie Kis-Czell—Sárvár—Szombathely (Steinamanger) und der projektierten Lokalbahn Sárvár—Rum-Lövö abzweigende, bis Szécsény führende;
b) eine von der zukünftigen Station Szécsény ausgehende und die Linie a) in der Station Györ (Raab) am linksseitigen Ufer des Raabaflusses mit der Eisenbahn Györ-Sopron (Ödenburg)-Ebenfurt und der Lokalbahn Györ—Lepsény—Uj-Dombovár verbindende;
c) eine von der Station Sárvár der Linie a) aus diese in der Station Marczaltö mit der Lokalbahn Pápa-Marczaltö-Csorna und weiterhin am rechtsseitigen Ufer des Raabaflusses in der Station Györ mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und durch Vermittlung des Straßenbahnnetzes der kgl. Freistadt Györ mit dem Raaba-Donauumschlagsplatze Györ verbindende;
d) eine von der Zentral-Stromerzeugungsstation Szepesvár, ausgehende und diese an einem geeigneten Punkte mit der Hauptlinie Sárvár—Györ verbindende Flügelbahn,

und zwar sämtliche Linien des Netzes als normalspurige Lokalbahnen mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 20. Oktober dem Munizipium des Komitates Zemplén für
a) eine von der Station Homonna der Linie Sátoralja-Ujhely—Homonna—Mezö-Laborcz (—Przemyśl), sowie der projektierten Lokalbahn Homonna-Szlatina abzweigende, bis Zemplén-Turány;
b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) nächst Zemplén-Turány ausgehende, bis zur Großgemeinde Felsö-Kamarnik und weiterhin bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze am Fuße der Karpathen

führende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlaß vom 2. November dem Dr. Ludwig Ecséry-Dr. Vidor Szirmai, Ingenieur Géza Krencsei und der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Alexander László für:
a) eine von der Donau-Dampfschiffahrtsstation Bezdán (nächst Kalocsa) ausgehende und diese über Bodrog-Monostorszeg parallel zur Donau mit der Dampfschiffahrtsstation Apatin;
b) eine von der zukünftigen Station Apatin der Linie a) abzweigende und diese in der Station Priglevicza-Szent Iván mit der Lokalbahn Szabadka (Maria Theresiopel)—Priglevicza-Szent Iván—Baja;
c) eine als Flügelbahn der Linie a) von einem geeigneten Punkte derselben nächst Bezdán ausgehende und diese in der Station Gakova mit der Lokalbahn Baja-Gakova-Szombor-Ujvidék (Neusatz)

verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlaß vom 4. November der Direktion der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Kaba-Nádudvar für eine von der Station Kis-Ujszállás der Lokalbahn Kis-Terenna—Kis-Ujszállás und der projektierten Lokalbahnen Kis-Hartyan—Kis-Ujszállás und Kondoros—Gyóma—Kis-Ujszállás ausgehende und diese in der Station Túrkeve mit der Lokalbahn Mezötúr-Túrkeve verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Bayern. (Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen im Jahre 1904.) Die Gesamtbetriebslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen betrug am Ende des Berichtsjahres 6304 (1903: 6094) km, wovon 4006 km oder 63·5 Prozent als Hauptbahnen und 2298 km oder 36·5 Prozent als Nebenbahnen (darunter 35·2 km Schmalspurbahn) betrieben wurden. Eingeleisig sind 4266 km = 66·89 Prozent, zweigeleisig dagegen 2112·47 km = 33·11 Prozent der Gesamtlänge und 51·57 Prozent der Länge der Hauptbahnen; dem Personenverkehre dienten 6218 km, dem Güterverkehre 6279 km. An das Netz der Bayerischen Staatseisenbahnen schließen sich 712 nicht dem öffentlichen Verkehre dienende Bahnen an. Eröffnet wurden im Jahre 1904: 9 neuerbaute Lokalbahnen mit einer Gesamtlänge von 210 km. Insgesamt waren Ende des Berichtsjahres 1904 (1850) Lokomotiven vorhanden. Der Stand der Personenwagen betrug 4976 (4860) Stück mit 209.326 Sitzplätzen. Gepäcks- und Güterwagenstand 28.631 (28.201) Stück mit 343.093 t Ladegewicht; an Postwagen sind 369 vorhanden. Die Beschaffungskosten der sämtlichen voraufgeführten Betriebsmittel betrugen Mk. 247,988.700 oder 17·14 Prozent des verwendeten durchschnittlichen Anlagekapitales. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre betrugen Mk. 53,799.485 (53,547.826); die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfallende Einnahme aus dem Personen- und Gepäcksverkehre betrug Mk. 9164 (9177). Befördert wurden 57,148.803 (53,639.225) Personen, und zwar 242.458 in I. Klasse, 2,524.947 in II. Klasse, 53,328.913 in III. Klasse und auf Militärfahrkarten 1,052.485. Die Gesamtzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 1.683,510.679 (1.601,710.448). Die Einnahmen aus dem Güterverkehre betrugen Mk. 113,108.486 (106,848.630); die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallende Einnahme betrug Mk. 18.382 (18.101). Die Gesamtmenge der beförderten Güter betrug 22,852.208 (21,651.642) t, sie stieg somit gegen 1903 um 1,200.566 t oder 5·54 Prozent; es entfallen sonach auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 3714 (3668) t, daher um 1·25 Prozent mehr als im Vorjahre. Das gesamte finanzielle Ergebnis stellt sich wie folgt: Einnahmen Mk. 184,679.202 (176,140.436), Ausgaben Mk. 133,975.362 (126,408.868), demnach Mk. 50,703.839 (49,731.567) Überschuß; von diesem wurden zur Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld Mark 44,196.594 und zur Ablieferung an allgemeine Staatsfonds Mk. 6,507.245 verwendet. Der Betriebskoeffizient bezifferte sich auf 72·54 (71·77) Prozent. Das Anlagekapital für das Staatseisenbahnnetz stellt sich auf Mk. 1.456,880.364 (1.418,430.537) und seine Verzinsung berechnet sich auf 3·48 (3·51) Prozent). Die Bodensee-Dampfschiffahrt verfügte im Berichtsjahre über 6 Dampfboote, 1 Dampffähre, 5 Schleppkähne, 3 Trajektkähne. Befördert wurden 334.477 Personen, 1328 t Gepäck, 2670 Tiere in offener, 592 t in geschlossener Ladung und 259.530 t Güter mit einem Frachtenerlös von Mk. 543.819 (498.937). Gesamtergebnis: Einnahmen Mk. 597.468, Ausgaben Mk. 450.850, Überschuß 146.618 (102.644). [Z. d. V. D. E.-V.]

Schweiz. (Betriebsschluß auf Saisonbahnen.) Derselbe erfolgte in diesem Jahre auf der Drahtseilbahn Kriens-Sonnenberg und der Bürgenstockbahn am 31. Oktober, auf der Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein am 6. November.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 2752 Tonnen Gehalt ist am 12. Oktober mit 33 Passagieren und 1023·5 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 893 Stück Holz in der Ausreise Nr. 7 der Calcutta-Linie von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 2125 kg und 241 Stück Holz, Padang 40 Kolli Bier, Suez 992 kg, Gedda 4553 kg, Suakim 6000 kg Mehl, Djibouti 44.836 kg (worunter 17.568 kg Zucker) und 652 Stück Holz, Aden 26.725 kg (worunter 20.560 kg Zucker), Massaua 1710 kg, Hodeidah 3795 kg, Karachi 82.961 kg, Colombo 40.226 kg, Tuticorin 417 kg Eisenwaren, Hobson Bay 144 kg Möbel, Sydney 42 kg Möbel, Madras 104.932 kg, Rangoon 158.480 kg (worunter 51.425 kg Zucker), und nach Calcutta 540.149 kg (worunter 154.125 kg Zucker).

— (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 3. Oktober mit 106 Passagieren und 1084 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 10 der Bombay-Eillinie von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 12.149 kg, Batavia 2568 kg, Tjlatjap 4018 kg, Soerabaya 1936 kg Papier, Suez 16.807 kg, Gedda 14.102 kg, Suakim 223 kg Manufakturwaren, Aden 180.361 kg (worunter 174.680 kg Zucker), Massaua 1040 kg, Gedda 3994 kg, Hodeidah 7477 kg, Bombay 529.496 kg, Bassorah 64.562 kg, Bushire 5261 kg, Bagdad 5225 kg, Mahomerah 84 kg Muster, Cochin 1134 kg Papier, Calicut 1053 kg, Cannanore 2290 kg Manufakturwaren, Bahrein 6152 kg, Ahwaz 117 kg Manufakturwaren, Mangalore 10.280 kg, Colombo 1273 kg, Penang 335 kg, Singapore 3733 kg, Soerabaya 284 kg Manufakturwaren, Batavia 4999 kg, Bangkok 2652 kg, Oleh-leh 137 kg Kurzwaren, Hongkong 3868 kg, Canton 158 kg Lederwaren, Shanghae 10.233 kg, Tientsin 10.788 kg, Kobè 60.484 kg Papier und nach Yokohama 15.133 kg.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 20. September dem öffentlichen Verkehre übergebene 29·993 km lange Strecke Schwarzach-St. Veit—Badgastein der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie die am 1. November von den k. k. österr. Staatsbahnen in Betrieb genommene und dem öffentlichen Verkehre übergebene 33·242 km lange Strecke Kuttenberg Stadt—Zruč sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Dezember:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritäten v. J. 1888. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Österr. Nordwestbahn. 5proz. Prioritäten lit. C v. J. 1874, Mk. 14·91·6; 3½proz. Prioritäten lit. C v. J. 1874, konvertierte, Mk. 10·41·6; 3½proz. Prioritäten lit. C v. J. 1903 für je Mk. 200 Mk. 3·50.

Unterkrainer Bahnen. 4proz. Prioritäten. Für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Niederösterreichische Waldviertelbahn. 4proz. Prioritäten K 8·—; II. Em. für je K 400 Kapital K 8·—.

Ab 31. Dezember:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 3½proz. Prioritäten. Für je Mk. 300 Kapital Mk. 5·25.

Böhmische Nordbahn. 4proz. Goldprioritäten. Für je Mk. 300 Kapital Mk. 6·—.

Rückzahlungen.

Ab 1. Dezember:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritäten vom Jahre 1888; 4proz. v. J. 1904.

Niederösterreichische Waldviertelbahn. 4proz. Prioritäten. I. Em.

Unterkrainer Bahnen. 4proz. Prioritäten.

Ab 31. Dezember:

Böhmische Nordbahn. 3½proz. Prioritäten, Em. 1902.

Lokalbahn Dolina-Wygoda. Prioritätsaktien.

Neue Bukowinaer Lokalbahnen. Prioritätsaktien.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau wird die Ausführung eines Hochreservoirgebäudes aus armiertem Beton exkl. mechanischer Einrichtung für die Zugförderungsanlage in Podgórze-Płaszów im öffentlichen Offertwege vergeben.

Vollendungstermin 31. Juli 1906.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Detailbestimmungen für die Projektsverfassung, Planskizze, Offertformulare u. s. w. können ab 25. November 1905 bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der genannten k. k Staatsbahn-Direktion eingesehen, bezw. auch käuflich erworben werden.

Die diesbezüglichen Offerte, zu denen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden müssen, sind gehörig gestempelt und versiegelt spätestens bis **22. Dezember 1905, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau unter der Aufschrift: „Offert für Hochreservoirgebäude in der Station Podgórze-Płaszów“ einzureichen.

Die Offerteröffnung erfolgt am gleichen Tage um 12 Uhr 30 Minuten nachmittags.

Das vor der Offerteinreichung bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa zu erlegende Vadium beträgt K 1500 und hat im Erstehungsfalle die Kaution zu bilden.

Offerte, bei denen eine der als deren Bestandteile bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben worden ist oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist der Offerteinbringung erfolgt ist, ferner solche Offerte, in denen irgend welche Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet (nicht berücksichtigt).

Krakau, am 20. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Lieferungs-Ausschreibung.

In der Station St. Anton der Arlbergbahn kommt eine Druckwasserleitung zur Ausführung, bei welcher Wasserleitungsrohre verschiedenen Kalibers (Gußrohre, bezw. Mannesmannrohre) in einer Gesamtlänge von ca. 3000 m benötigt werden.

Der Termin für diese Lieferung ist der 28. Februar 1906.

Diejenigen Firmen, welche auf die Lieferung dieser Wasserleitungsrohre reflektieren, werden eingeladen, ihr vorschriftsmäßig gestempeltes Offert bis **11. Dezember 1905, 9 Uhr vormittags,** in der Expeditionskanzlei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck versiegelt und versehen mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Wasserleitungsröhren für die Wasserleitung St. Anton“** einzureichen.

Die Offertsteller haben bis zum 1. Jänner 1906 im Worte zu bleiben.

Die für die Anbotstellung zu benützenden Offertformulare, in welchen die Dimensionen und Kaliber der zu liefernden Rohre genau präzisiert sind, sowie die allgemeinen Bedingnisse, betreffend die Anbotstellung und Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen für die k. k. Staatseisenbahnverwaltung, endlich die besonderen Bedingnisse für die Lieferung und Aufstellung von Gegenständen der mechanischen Ausrüstung können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck, Abteilung 3, gegen Erlag von K 1·20 behoben werden.

Dem Offerte ist der Erlagschein über das bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck eingelegte Vadium, d. i. fünf Prozent von dem offerierten Lieferungsbetrage beizuschließen, welches Vadium nach eventuellem Zuschlage als Kaution deponiert bleiben kann.

Die Offertverhandlung findet am 12. Dezember 1905, 9 Uhr vormittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck, Abteilung 3, statt, und steht es den Offerenten frei, dieser Offertverhandlung persönlich beizuwohnen.

Die Offerte müssen franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen (westliches Netz) loko Waggon inkl. aller Nebenspesen erstellt sein.

Zum Schlusse wird bemerkt, daß sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck das Recht vorbehält, über die Annahme, bezw. Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Innsbruck, im November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung von direkten Fahrkarten.

Mit 1. Jänner 1906 gelangen nachstehende Fahrkarten zur Aufhebung:

a) Für einfache Fahrt:
Von Graz nach
Ebensee I. Kl. und Stainach-Irdning III. Kl. Schnellzug;
Ehrnau II. Kl. Personenzug;
Aussee I. Kl., Bischofshofen II. und III. Kl., Gmunden III. Kl., Radstadt und Stainach-Irdning II. und III. Kl., Zell a. See III. Kl. kombiniert.

b) Für Hin- und Rückfahrt:
Von Graz nach
Aussee und Bischofsbofen I. Kl., Glandorf, Gmunden, Hieflau und Launsdorf II. Kl., Lavamünd II. und III. Kl., Lend-Gastein I. Kl. Personenzug.

c) Für einfache Fahrt:
Zwischen Graz und
Attnang-Puchheim und Ebensee I. Kl., Kapellen, Lavamünd, St. Pölten und Wels II. Kl., Rovigno III. Kl. Personenzug;
Knittelfeld, Unzmarkt und Zeltweg I., II. und III. Kl. Personenzug für Hof- und Staatsbedienstete;
Aussee, Ischl und Pola I. Kl., Lend-Gastein III. Kl., Scheifling II. und III. Kl. kombiniert.

d) Für Hin- und Rückfahrt:
Zwischen Graz und
Gmunden, Ischl, Linz I. Kl., Hieflau, Kapellen, Mitterndorf-Zauchen, Steyr, Waidhofen a. d. Ybbs und Pola II. Kl. Personenzug.

Wien, am 20. November 1905. T.-A.-B.-Z. 19.363/05.

V.-B. Nr. 137 v. 28. XI. 1905. [1822]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Änderungen im Verbandsgütertarife, Teil II.

Mit dem 1. Dezember 1905 treten im Verbandsgütertarife, Teil II, vom 1. Mai 1905 folgende Änderungen ein:

Auf Seite 7 ist in der 6. Zeile von unten anstatt „Zu § 30“ zu setzen „Zu § 33“; auf Seite 8, in der 2. Zeile von oben, ist anstatt „Zu § 31“ zu setzen „Zu § 34“; auf Seite 9 ist in der vorletzten Zeile der mit *) bezeichneten Anmerkung statt „§ 33“ zu setzen „§ 36“; auf Seite 37 sind im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 3 (Eisen) unter A bis E die angegebenen Bezeichnungen von Positionen der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, wie folgt zu ändern:

anstatt „Position E—6“ ist zu setzen: „Position E—7“
„ „Position E—5“ „ „ „ „Position E—6“
„ „Position E—7“ „ „ „ „Position E—8“

Wien, am 21. November 1905. S.B. Z. 13.858 C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1823]

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn - Gesellschaft anderseits.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

Im Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, des rubrizierten Verbandes, gültig vom 1. August 1905, hat es in der Anhangspost Nr. 29 b), Kalk, gebrannter, von Lodenic via Prag nach Liblic-Bišic statt „51“ richtig zu lauten „57“.

Wien, am 23. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.744/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1824]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Zucker.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Zucker der Pos. Z—15 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von Rositz Ö.N.W.B. nach Mähr.-Trübau M.W.

a) bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg 108 Heller für 100 kg;
b) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen 104 Heller für 100 kg.

Wien, am 21. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1825]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 4.

Am 1. Dezember 1905 tritt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 4, in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1899 samt den Nachträgen I und II aufgehoben wird.

Insoweit Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten diese erst ab 15. Jänner 1906.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen zum Preise von K 2·— für das Stück erhältlich.

Wien, am 23. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.914/05

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1826]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 3.

Sackung von Kleie in Kattowitz.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 ist die Sackung von Kleie in loser Schüttung unter den in der Dienstanweisung Nr. 2 (gültig vom 16. Oktober 1905) angegebenen Bedingungen auch in Kattowitz zugelassen, sofern die Sendungen gemäß den bestehenden Leitungsvorschriften diese Station auf ihrem Wege berühren.

Wien, am 23. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.366/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der Verbandsverwaltungen

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1827]

Oberschlesisch-Mährisch-Österreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Berichtigung der Kilometerentfernung von Holubitz nach Trebitsch.

In dem vom 1. Juni 1901 gültigen Ausnahmetarife für obgenannten Kohlenverkehr werden die auf Seite 120 ausgewiesenen Kilometer von Holubitz nach Trebitsch von 48 auf „84“ berichtigt.

Wien, am 24. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.442/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1828]

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird Hirschberg i. Schl. (Station des kgl. preußischen Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau) in den Abschn. D (Allgemeine Tarife) des Verbandsgütertarifes, Teil II, mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Zwischen Triest/Fiume und	Wagenladungsklassen A_1	B
	Pfennig für 100 kg	
Hirschberg i. Schl.	456	348

Wien, am 21. November 1905. S.B. Z. 12.319-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1829]

Österreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarifheft III.

Arbeiter-Rückfahrkarten M. Ostrau-Oderfurt—Trzynietz.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 gelangen Arbeiter-Rückfahrkarten III. Klasse von M. Ostrau-Oderfurt nach Trzynietz zum Preise von 122 Heller zur Ausgabe.

Budapest, am 15. November 1905.
Ks.Od. Z. 53.557-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
auch im Namen der mitbeteiligten Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1830]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil III, Heft 4, vom 1. Juli 1904.

Änderung der Bezeichnung eines Lagerhauses.

Das im obengenannten Tarife auf Seite 18 unter „f“ aufgeführte „Lagerhaus J. Przeworski in Krakau“ führt von nun an die Bezeichnung „Lagerhaus der Filiale der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypotheken-Bank in Krakau“.

Wien, am 24. November 1905. T.-A.-B.-Z. 23.026/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1831]

Bayerisch-Österreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Lokalbahn Reutte-Schönbichl gelangen im Verkehre zwischen den Stationen dieser Lokalbahn und Pfronten-Steinach direkte Fahrpreise und Gepäcks- und Hundetaxen zur Einführung.

Näheres ist aus den bei den Personenschaltern ausgehängten Fahrpreistabellen zu entnehmen.

Wien, am 24. November 1905. T.-A.-B.-Z. 23.019/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1832]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sistierung der Güteraufnahme nach Triest Freihafen.

Die Direktion der Südbahn-Gesellschaft gibt bekannt, daß über Verlangen der k. k. Lagerhäuser wegen Überfüllung die Aufnahme von Frachtgütern nach Triest Freihafen, mit Ausnahme von Spiritussendungen in Reservoirwagen, von heute an sistiert werden mußte. Es können daher Frachtgüter nach Triest Freihafen mit obiger Ausnahme nur nach Maßgabe der im § 55 des Betriebsreglements enthaltenen Beschränkungen aufgenommen werden.

Die für Triest Freihafen bestimmten, bereits aufgenommenen und im Rollen befindlichen Gütersendungen werden von den k. k. Lagerhäusern sukzessive nach ihrer Aufnahmsfähigkeit übernommen.

Wien, am 25. November 1905.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1833]

Schlesisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Antoninhof des kgl. Direktionsbezirkes Posen.

Am 1. Dezember 1905 wird die Station Antoninhof des kgl. Direktionsbezirkes Posen in den Schlesisch-Sächsischen Eisenbahnverband aufgenommen.

Für die Frachtberechnung gelten die Entfernungen der Station Posen zuzüglich von 11 km.

Wien, am 24. November 1905.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr 137 v. 28./XI. 1905. [1834]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines zeitweiligen Lieferfristzuschlages im Güterverkehre mit Prag St.B. (K.F.J.B.) loko, ferner im Transit über Prag St.B., Hrabovka und Smichow.

Wegen großen Güterandranges wird auf Grund des § 63, Abs. 3, Ziffer 2, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder und des § 6, Abs. 3, Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr zufolge Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. November 1905, Z. 55.829, mit Gültigkeit vom 25. November 1905 ab bis auf weiteres für Frachtgüter aller Art (einschließlich lebender Tiere), welche in der Zeit vom 25. November 1905 ab in Prag St.B. (K.F.J.B.) zur Auf- oder Abgabe oder im Transit über Prag St.B., Hrabovka oder Smichow zur Beförderung gelangen, eine zeitweilige Zuschlagsfrist von drei Tagen zu den tarifmäßigen Lieferfristen festgesetzt.

Prag, am 25. November 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1835]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung des „Temporären Anhanges" zu dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarife (Teil II).

Mit 1. Jänner 1906 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 15. Februar 1906 tritt ein neuer „Temporärer Anhang" zu dem in rubro bezeichneten Lokalgütertarife in Kraft.

In diesen Anhang wurden die in dem vom 1. Jänner 1904 gültigen „Temporären Anhang" enthaltenen Frachtsätze aufgenommen, sowie neue ermäßigte Frachtsätze einbezogen.

Exemplare des neuen „Temporären Anhanges" können demnächst bei der Direktion in Wien käuflich bezogen werden.

Wien, am 24. November 1905. Z. 7249/05.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1836]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Steine.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Steine bei Aufgabe als Frachtgut die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

a) für Steine der Klasse C bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen;
b) für Pflaster-, Bord- und Saumsteine bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens;
c) für Steine des Spezialtarifes 3 bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens

von Skutsch Ö.N.W.B. nach	Heller für 100 kg		
	a	b	c
Chotzen	50	45	35
Ubersko	43	38	31
Zámrsk	45	40	32

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 23. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1837]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung neuer Frachtsätze für Erze und Schlacken im Verkehre mit Petrowitz.

Mit Gültigkeit vom 13. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten an Stelle der auf Seite 117/118 des vom 1. Februar 1899 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und b (Erze aller Art und Schlacken) im Verkehre mit Petrowitz, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die nachstehenden Frachtsätze, gültig bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschluß von Wagen mit einem Ladegewichte von weniger als 10.000 kg, in Kraft:

Zwischen Petrowitz und	Ausnahmetarif 6a (Erze aller Art) für 100 kg in Pfennig	Ausnahmetarif 6b (Schlacken) für 100 kg in Pfennig
Antonienhütte	34	33
Beuthen O.S.E.	34	34
Bobrek	35	34
Borsigwerk	34	33
Breslau Märk. Freib. Bhf.	57	56
Breslau Stadthafen	58	57
Cosel Oderhafen	30	29
Friedrichshütte	39	38
Gleiwitz	35	34
Kandrzin	29	28
Königshütte Oberschl.	33	32
Laurahütte	31	31
Ludwigsglück	35	34
Morgenroth	33	32
Oswitz	58	57
Pöpelwitz (Umschlag)	57	56
Pommerensdorf	119	118
Rosdzin	31	30
Scharley	35	34
Schwientochlowitz	32	31
Stettin	119	118

Wien, am 25. November 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1838]

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Tarif, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904.

Berichtigung des II. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 erhöhen sich die im Tarifnachtrag II vom 1. Dezember 1905 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 39 (Steinkohlen etc.) für die Stationen Altstätten (Rheintal), Au (Rheintal), Buchs (Rheintal), Chur, Goldach, Heerbrugg, Heiden, Mörschwil, Ragaz, Rebstein-Marbach,

Rheineck, St. Fiden, St. Margrethen und Sargans um je 4 Centimes und für die Stationen Rorschach und St. Gallen um je 3 Centimes für 100 kg.

Wien, am 24. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.639/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905. [1839]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

24. November. Wegen Dammrutschung wurde zwischen den Stationen Dechantskirchen und Friedberg der Lokalbahn Hartberg-Friedberg der Eil- und Frachtgutverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Der Personen- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Übertragen aufrecht erhalten.

Ausland.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen auf den russischen Eisenbahnen.

21. November. Verkehr nach Rußland über Mlawa auf den Weichselbahnen in vollem Umfange wieder aufgenommen. Güter über diesen Weg sind daher wieder aufzunehmen und angehaltene weiterzusenden.

Über Sosnowice ist der Güterverkehr nach der Warschau-Wiener Eisenbahn und den Weichselbahnen vorläufig noch gesperrt.

Ferner wurde der Güterverkehr nach Herby—Czenstochau wieder aufgenommen. Güter für Herby loko und transito können daher wieder aufgenommen, bezw. weiterbefördert werden.

22. November. Im Verkehre mit Rußland ist nunmehr auch die Güterbeförderung zwischen Szczakowa und Granica Weichselbahnen wieder aufgenommen.

Verkehr auf sämtlichen Linien der Weichselbahnen mit alleiniger Ausnahme der Strecke Skarsisko—Ostrowetz wieder aufgenommen.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Grenzverkehr, Heft 1 und 2. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 n. St. werden die Stationen Fürstenwalde, Gernrode a. Harz, Grötzingen, Neustadt a. d. H. und Schrepau in das Tarifheft 1 und die Stationen Grötzingen und Neustadt a. d. H. in das Tarifheft 2 einbezogen.

Außerdem werden in den Holzausnahmetarif 30 des Tarifheftes 1 die Stationen Deutsch-Lissa, Friedland Ndr.-Schles., Landeshut i. Schles., Leutzsch und Münsterberg i. Schles. für den Verkehr von und nach Sosnowice W.W.E., sowie We.E. und die Station Leutzsch auch für den Verkehr von und nach Alexandrowo aufgenommen.

Nähere Auskunft hierüber erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Ferner wird bei der Station Königsberg Lizentbahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Königsberg die Dienstbeschränkung „W" in den Tarifheften gestrichen.

Preußisch-Bayerischer Tiertarif vom 1. April 1897. (Nachtrag XVII.) Am 1. Dezember 1905 tritt der Nachtrag XVII in Kraft.

Er enthält Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Nürnberg Viehhof und neue, sowie teilweise geänderte Frachtsätze für Nürnberg Hptbhf., Nürnberg Rangierbhf. und Fürth Stsbhf. für die Abfertigung von lebenden Tieren in Wagenladungen, ferner Stücksätze für Großvieh, als Rinder u. s. w., im Verkehre zwischen Harsum einerseits und Mellrichstadt und Neustadt a. d. Saale anderseits.

Die durch die Änderung von Frachtsätzen eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 15. Jänner 1906 an.

Nähere Auskunft erteilen etwa vom 25. November 1905 ab die Tarifstationen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Hillegersberg.) Mit dem 1. Jänner 1906 wird die Station Hillegersberg der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft für Sendungen nach dieser Station in den Ausnahmetarif 9 des Tarifheftes 1 und in die Ausnahmetarife 9 und 25 des Tarifheftes 7 mit den Frachtsätzen für Rotterdam a. d. Maas loko aufgenommen.

Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer und Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Reichenberg.) Vom 21. November 1905 ab wurde die Station Reichenberg der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in den Ausnahmetarif 10 b für Getreide, nämlich Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, und für Hülsenfrüchte, im Falle der Verwendung als Saatgut, aufgenommen.

Ausnahmetarife für Eisenerze u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Aufnahme des Artikels Manganerze.) Mit Gültigkeit vom 22. November 1905 wurde in das Warenverzeichnis der Ausnahmetarife für Eisenerze u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe vom 1. Juni 1901, bezw. 1. Jänner 1903 auch im Verkehre mit Bayern der Artikel „Manganerze" aufgenommen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1902. (Nachtrag 3.) Am 1. Dezember 1905 tritt ein Nachtrag 3 in Kraft.

Die Änderungen bestehen u. a. in:

1. Streichung des Zusatzes „in Stücken" bei Calciumcarbid;
2. Aufnahme der Position „Muschelschalen" des Spezialtarifes III in den Abschnitt B c;
3. Aufnahme einer Bestimmung, nach der die Ermäßigungen nach Abschnitt III B und III C im Rückvergütungswege auch bei Erfüllung der unter II 1 des Tarifes angegebenen Bedingungen gewährt werden.

Staatsbahngütertarif, Gruppen I/III. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 werden die Stationen Karlshütte (Direktionsbezirk Cassel) und Stadthagen (Direktionsbezirk Hannover) als Versandstationen in die Eisenausnahmetarife 9 und S 5, die Station Stadthagen außerdem noch in die Ausnahmetarife 9 s und S 5 s aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau.

Staatsbahngütertarif, Gemeinsames Heft II A. (Nachtrag 3.) Am 1. Dezember 1905 tritt ein Nachtrag 3 in Kraft. Er enthält u. a. neben sonstigen Ergänzungen die Einbeziehung der Position „Muschelschalen" des Spezialtarifes III in die Ausnahmetarife 2 und 4.

Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Reinickendorf-Rosenthal.) Am 25. November 1905 wurde die Station Reinickendorf-Rosenthal der Reinickendorf—Liebenwalde—Groß-Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 5 c für Reihenpflastersteine u. s. w. einbezogen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung von Verkehrsstellen.) Am 1. Dezember 1905 werden die Verkehrsstellen Kainsdorf, Kulten, Kunnersdorf bei Medingen, Döbeln Ost, Moritzdorf, Paunsdorf-Stünz, Thonberg-Prietitz und Wiesa bei Kamenz in den obgenannten Güterverkehr, Tarifhefte 2—4, einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze und die bestehenden Verkehrsbeschränkungen geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ab werden die Stationen Cainsdorf, Culten, Cunnersdorf bei Medingen, Döbeln Ost, Moritzdorf und Paunsdorf-Stünz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie die Station Antoninhof des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Posen in den Gütertarif einbezogen.

Über die Abfertigungsbefugnisse der einzelnen Stationen, sowie über die Höhe der der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau nähere Auskunft.

— (Fortfall eines Zuschlages.) Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 kommt der bisherige Zuschlag von Mk. 0·01 für 100 kg im Verkehre mit den Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus bei den Frachtsätzen der Ausnahmetarife 2 und 6 a in Fortfall.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2225 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13 789-C I/05		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 13 a des Tarifes für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Stationen der Strecken Villach—Mühlbach und Kufstein—St. Michele	Mori transit (mit der Bestimmung via Riva nach Italien)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 13 a für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr. Sendungen müssen mit direkten, nach Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und ab Riva nachweislich nach Italien weiter verfrachtet werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Interner Tarif	Verschieden	Die nach Peri entfallenden Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 a des Tarifes für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen die bedungene Weiterexpedition nach Italien durch die k. k. Finanzbehörde bestätigt sein muß, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
2226 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.054-C I/05		Spiritus	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld transit	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Anhang zu dem Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2	186 Heller	140 Heller	46 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2227	V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.389-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt, der Pos. E—6; Eisen (Roh-) aller Art der Pos. E—7 } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Donawitz (L.V.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen, bezw. insoweit diese Artikel unter die Bestimmungen des Abschnittes A—III, lit. f) der Abteilung B des Tarifes, Teil I, fallen, bei Frachtzahlung für den betreffenden Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen nach Hafenplätzen der Levante oder darüber hinaus, bezw. nach via Suezkanal oder über Gibraltar zu bedienenden Hafenplätzen oder nach spanischen Mittelmeerhäfen oder nach Tunis, Algier oder Marokko zur Ausfuhr (Verschiffung) gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Verschieden	118 Heller	Verschieden	Im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege nach Maßgabe der sinngemäß anzuwendenden „Speziellen Bestimmungen" der Abschnitte J und K des nebenbezogenen Verbandstarifheftes	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf den Seiten 121 bis 123, bezw. 127 bis 129 des Österreichisch-Adriatischen Verbandstarifheftes 1 beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
		Graz-Köflacher Eisenbahn		Wies (G.K.B.)						154 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
2228 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.389-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlmateriale der Pos. E—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, zu Schiffsbauzwecken der Handels- oder k. u. k. Kriegsmarine	Donawitz	Triest und Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen nebenbezogener Tarife. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen an Schiffsbau-Etablissements, bezw. an die k. u. k. Kriegsmarine adressiert sein Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf **Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1 und 2		131 Heller		Im Kartierungswege		
2229 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905			Eisen- und Stahlmateriale der Pos. E—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, zu Schiffsbauzwecken der k. u. k. Kriegsmarine		Pola	Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine adressiert sein				153 Heller				
2230 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905			Eisen und Stahl der Pos. E 6, Punkt b, c, d, g, h, k und l, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I		Triest	Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen.			Bestehen keine direkten Frachtsätze	131 Heller		Nach Maßgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII bezeichneten Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
			Eisen und Stahl der Pos. E—6, Punkt a und e, dann Eisen-Halbfabrikate, als: Luppen von Schweißeisen und Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln, Flammen, Platinen, rohe Blöcke von Flußeisen oder Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billets) der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I							122 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2231	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 13.575-C I/05	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	A. Als Eilgut. 1. Milch	Trofayach	Leoben S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Bei Aufgabe in jedem Gewichte.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Heller 49	Heller 24	Heller 25	Im Kartierungswege		
				Friedauwerk	Leoben S.B.				49	36	13			
			2. Leer retourgehende, von Milchtransporten herrührende Gefäße	Leoben S.B.	Trofayach				49	24	25			
				Leoben S.B.	Friedauwerk				49	36	13			
			B. Als Frachtgut. 1. Frachtgüter aller Art	Leoben S.B.	Donawitz				18	14	4			
				Leoben S.B.	Gmeingrube				18	16	2			
				oder umgekehrt										
			2. Kohlensäcke, leer retourgehende	Trofayach	Leoben S.B.	Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			20	12	8			
				Vordernberg	Leoben S.B.				28	16	12			
			3. Eisen und Eisenfabrikate; Getreide, Holz, als: Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), dann Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Faßdauben, nicht über eine Wagenlänge; Hülsenfrüchte; Salz; ferner Cement; Eisen, altes; Eisen, rohes; Erze; Kalk, Magnesit; Quarz, Quarzmehl und Quarzsand; Sand; Schiefer; Schlacken; Steine, als: Bau- und Kalksteine; Thon, Thonmehl, Torf, gepreßter; Ziegel, auch Chamotte- und Magnesitziegel (Chamotte- und Magnesitsteine und -Bruch)	Leoben S.B.	Donawitz	Für Eisen und Eisenfabrikate bei Aufgabe in jedem Gewichte. Für die anderen Artikel: bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg eines der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, bezw. bei Aufgabe eines der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür, nach Maßgabe der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Lokaltarifes. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.			Verschieden	8	Verschieden			
				Leoben S.B.	Gmeingrube					12				
				Donawitz	Gmeingrube					10				
				Donawitz	Vordernberg					16				
				oder umgekehrt										

V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905

1	2	3	4	5	6		7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller pro Tonne zu 1000 kg					
V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.575-C I/05	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	B. Als Frachtgut: **4. Kohle, mineralische, und Kokes**	Leoben S.B.	Donawitz *)	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg eines der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, bezw. bei Aufgabe eines der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür, nach Maßgabe der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Lokaltarifes. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	**140**	**60**	**80**	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt *)										
			5. Roheisen	Vordernberg transit (ausgenommen Vordernberg Markt)	Leoben S.B. *)				**200**	**136**	**64**			
									Heller pro 100 kg					
				Donawitz	Vordernberg transit †)				16	10	6			
				oder umgekehrt †)										
			6. Kokes	Leoben S.B.	Vordernberg				22	20	2			
			7. Mauer- und Dachziegel, sowie Weißkalk	Leoben S.B.	Trofayach				16	10	6			
					Vordernberg				22	**14**	**8**			
			8. Bruchsteine	Trofayach	Leoben S.B.				15	10	5			

*) Nur gültig für Sendungen, welche mit direkt an ein montanindustrielles Werk in Donawitz, resp. in Leoben (oder in einer über Leoben hinaus gelegenen Station) adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

†) Nur gültig für Sendungen von und nach Stationen der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg (Vordernberg und Vordernberg Markt ausgenommen) oder von und nach dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.575-C I 05	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9. Eisen (Roh-) der Pos. E—7 des Tarifes, Teil I	Trofayach	Leoben S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Aufgabe von Roheisen aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür, bezw. Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen der übrigen im Tarife, Teil I, unter Pos. E—7 genannten Artikel oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Bahn	16	14	2	Im Kartierungswege		
			B. Als Frachtgut. 10. Holz, und zwar: Bau-, Werk-, Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Faßdauben, sowie Schleifholz, bis zu einer Wagenlänge	Vordernberg	Leoben S.B.	Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür.			Verschieden	20	Verschieden			
				Trofayach	Leoben S B.					14				
				Trofayach	Donawitz					12				
				oder umgekehrt										
			11. Getreide	Leoben S.B.	Trofayach	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür			20	19	1			
			12. Roheisen	Vordernberg	Leoben S.B. transit	Sendungen müssen mit direkten nach Udine lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen haben die Absender innerhalb der tarifmäßig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen			20	16	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.575-C 1/05	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	B. Als Frachtgut. 13. Kohlen, mineralische	Leoben S.B.	Donawitz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Bahn	12	8	4	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
				Leoben S.B.	Trofayach				16	14	2			
			14. Schlacken der Pos. S—19 a) und b) des Tarifes, Teil I	Leoben S.B.	Trofayach				Verschieden	8	Verschieden			
					Vordernberg					16				
			15. Feuerfeste Ziegel, Chamottesteine und feuerfester Mörtel	Leoben S.B.	Trofayach				16	12	4			
			16. Alteisen der Pos. E—9, dann Eisen- und Stahlabfälle, sowie Drehspäne der Pos. E—10 des Tarifes, Teil I	Leoben S.B.	Trofayach				16	12	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2232	V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.575-C I/05	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Cement; Coaks; Eisen, altes; Eisen, rohes; Erze; Kalk; Kohlen, mineralische; Holzkohlen; Magnesit; Quarz; Quarzmehl; Quarzsand; Sand; Schiefer; Schlacken; Steine, als Bau- und Kalksteine; Thon; Thonmehl; Torf, gepreßter und Ziegel; auch Chamotte- und Magnesitziegel (Chamotte- und Magnesit-Steine und -Bruch)	Für die Transportstrecken der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, rücksichtlich Sendungen von Stationen der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg (exkl. Vordernberg und Vordernberg-Markt, jedoch inkl. Erzsendungen, welche in Vordernberg-Markt zur Aufgabe gelangen) oder von dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn oder nach darüber hinaus gelegenen Stationen, sowie für Sendungen in umgekehrter Richtung bei Abfertigung über Vordernberg		1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 80.000 Tonnen der genannten Artikel während der Begünstigungsdauer.** 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür, bezw. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür, nach Maßgabe der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Lokaltarifes. 3. Die Sendungen müssen mindestens 6 km der Leoben-Vordernberger Eisenbahn durchlaufen, ferner darf für dieselben rücksichtlich der beteiligten Strecken der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg kein höherer Frachtsatz als 0·76 Heller pro 100 kg und 1 km (die etwaige Manipulationsgebühr mit inbegriffen) zur Berechnung gelangen. 4. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Verschieden	0·68 Heller pro 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen	Den auf Grund der zugestandenen Einheitssätze entfallenden Frachtsätzen wird eine Manipulationsgebühr nicht zugeschlagen, falls das Auf- und Abladen der Güter von der Partei besorgt wird. Erfolgt das Auf- und Abladen der Güter oder nur eine dieser Verrichtungen durch Organe der Bahnanstalt, so wird die Gebühr von 2 Heller pro 100 kg zur Einhebung gebracht. Bezüglich der sonstigen Nebengebühren bleiben die Bestimmungen des Tarifes aufrecht
			Eisen und Eisenfabrikate; Getreide; Holz, als: Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), dann Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Faßdauben (nicht über eine Wagenlänge); Hülsenfrüchte und Salz							0·85 Heller pro 1 km				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2233	V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 12.505-C I/05 — beteiligten Verwaltungen	Eisen der Pos. E—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Donawitz (L.V.B.)	Floridsdorf-Jedlesee	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Transporte müssen ausschließlich für Regiezwecke der Österr. Nordwestbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben als Empfängerin adressiert sein. Bei Beförderung als Frachtgut und Aufgabe a) in Mengen unter 5000 kg, b) von 5.000 kg, c) von 10.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen der Sendungen unter b) und c), sowie bei Donawitz auch der Stückgutsendungen unter a) obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 112 b) 110 c) 91		Im Kartierungswege		
				Neuberg (k.k.St.B.)						a) 91 b) 87 c) 73				
				Zeltweg (k.k.St.B.)						a) 125 b) 119 c) 100				
				Donawitz (L.V.B.)	Wien Ö.N.W.B. transit					a) 96 b) 94 c) 77				
				Neuberg (k.k.St.B.)						a) 75 b) 71 c) 59				
				Neunkirchen (S.B.)						a) 39 b) 37 c) 31				
				Ternitz (S.B.)						a) 41 b) 39 c) 33				
				Zeltweg (k.k.St.B.)						a) 109 b) 103 c) 86				
				Donawitz (L.V.B.)	Wien Ö.N.W.B.					a) 112 b) 110 c) 93				
				Neunkirchen (S.B.)						a) 55 b) 53 c) 47				
				Ternitz (S.B.)						a) 57 b) 55 c) 49				
2234	V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Österr. Nordwestbahn	Steine der Klasse C	Skutsch Ö.N.W.B.	Hohenmauth St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen zur Pflasterung der Straßen im Bezirke Hohenmauth bestimmt sein. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife		48 Heller		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Bezirksausschuß in Hohenmauth als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
2235	V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905 **Böhmischen Commercialbahnen**		**Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar-, Ausrüstungs- und Stationseinrichtungsgegenstände, sowie Eisenbahnschwellen**	**allen Stationen der Böhmischen Commercialbahnen**	**Bakov B.C.B. transit, Jičín B.C.B. transit, Unterbautzen, Vobrubec, Wostroměř B.C.B. transit**	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief.** **Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.** **Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Aufgeber.** **Die Transporte müssen für den Bau der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau—Alt-Paka bestimmt sein**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarif**			**30 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokalgütertarifes der Böhmischen Commercialbahnen unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg**	**Im Rückvergütungswege**	**Original-Frachtbriefe auf die Bauleitung der Lokalbahn Sudoměř—Jungbunzlau—Alt-Paka als Empfängerin lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1907**	
2236	V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	a) Kalk, b) Kalksteine	Beraun	Aussig (chemische Fabrik [Fabrikshof])	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ad b) das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. **Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 **bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	**Lokalgütertarife**	**Es besteht kein direkter Frachtsatz**	ad a) 59·6 **Heller** ad b) 42·6 „		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2237	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel als Frachtgut	Jinonitz	I. Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen nach Hlubočep)	1. Abfertigung der betreffenden Sendungen im Lokalverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn. 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	12	9	3	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1907	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung.
			Kalksteine als Frachtgut	Jinonitz	II. Duby				21	19	2		Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens 31. Jänner 1907	*) Die betreffenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Stationen der Böhmischen Nordbahn (exkl. Aužic, Bodenbach, Tetschen und Všetat-Přívor), k. k. österr. Staatsbahnen und der Lokalbahn Nusle-Modřan, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (exkl. der Strecke von Všetat-Přívor bis Tetschen), Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft östlich von Prag
					Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.) [Station]				51	44	7			
					Kralup (B.E.B.) loko				29	25	4			
					Kralup (B.E.B.) transit				29	22	7			
					Krupa (nur für Sendungen nach Kolleschowitz)				34	26	8			
					Prag (Smichow) transit *)				10	9	1			
					Rakonitz				35	30	5			
				Prag (Smichow) (nur für Sendungen von Hlubočep)	III. Jinonitz loko				10	9	1			
					IV. Jinonitz transit (nur für Sendungen nach den unter II angeführten Stationen)				10	5	5			
			Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Jinonitz	V. Prag (Smichow) transit				12	9	3			
					VI. Saaz (B.E.B.) transit (nur für Sendungen nach Postelberg und Podersam)				49	35	14			
			Schieferton als Frachtgut	Wotwowitz	VII. Prag (Smichow) (B.E.B.) loko und transit				35	31	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2238 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 122.573/05		Raffiniertes Petroleum und mineralische Schmieröle	Pardubitz S.N.D.V.B.	Iglau Ö.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Iglau adressiert und für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	96 Heller	78 Heller	18 Heller	Im Kartierungswege		
2239 V.-B. Nr. 137 v. 28. XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 122.126/05		Stückgüter der Klasse I	Wildenschwert Ö.N.W.B.	Wichstadtl-Lichtenau Ö.N.W.B.	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen und Nachweisung, daß die Güter ab Wichstadtl-Lichtenau mit direkten Frachtbriefen nach Krakau abgefertigt wurden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	49	20	29	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Versender lautenden Original-Frachtbriefe bis Wichstadtl-Lichtenau und der korrespondierenden Original-Frachtbriefe, mit welchen die Güter von Wichstadtl-Lichtenau Ö.N.W.B. nach Krakau K.F.N.B. **direkt** abgefertigt wurden, längstens bis Ende März 1907	
			Stückgüter der Klasse II						44	20	24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2240 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 1383/05	Eisenbahn Wien-Aspang	Kohlen, mineralische, und Kokes	sämtlichen in den Ausnahmetarifen für den Mährisch-Schlesisch-Österreichischen und Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, enthaltenen Versandstationen	Wien E.W.A. loko Simmering E.W.A.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle, für mindestens 10.000 kg bei Kokes. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904, und für den Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904	Verschieden	Verschieden	40 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	Der Nachlaß wird von den k. k. österr. Staatsbahnen allein getragen
				Wien K.F.N.B. transit	Simmering E.W.A.			Wiener Überfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	Besteht kein direkter Frachtsatz	120 Heller für 1000 kg				
					Wien E.W.A. loko				140 Heller für 1000 kg	100 Heller für 1000 kg	40 Heller für 1000 kg			
2241 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus Nr. 997 K.B.K.		Kalkstein	Zlatý Kůň	Beraun Kleinbahn	Die Sendungen müssen für das Kalkwerk Jíra & Dobruský bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Stationstarif A	14·8 Heller	13 Heller	1·8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2242	V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 45.645/05	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Brennholz	Grein (Bad Kreuzen)	Mauthausen transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	38 Heller	19 Heller	19 Heller	Im Kartierungswege		
			Bruchsteine	Dornach	Linz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			35 Heller	20 Heller	15 Heller			
2243	V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Regie-Eisensendungen der Österr. Nordwestbahn, und zwar: Eisen und Stahl der Tarif-Pos. E—6 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Adamsthal	Wildenschwert transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Österr. Nordwestbahn bestimmt und an Dienststellen dieser Verwaltung adressiert sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	65 Heller	50 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		
					Znaim St.E.G.				83 Heller	64 Heller	19 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2244 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.672/05	Südbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische, und Kohlenziegel (Briketts) als Frachtgut	Skalis	Bludenz Bregenz Buchs (Rheintal) Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hard-Fussach Hohenems Lauterach Lochau Lustenau Nendeln Nenzing Rankweil St. Margrethen Schaan-Vaduz Schwarzach Straßenhaus Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Teil IV, vom 1. Jänner 1903	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 1520 1600 1580 1580 1550 1540 1570 1600 1570 1600 1620 1620 1570 1540 1550 1620 1570 1600 1520 1620		Im Kartierungswege		
2245 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.733/05	.	Kohlen, mineralische	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden		Verschieden	Im Kartierungswege		

Nach	Von: Bilin	Bruch	Brüx (St.B.)	Dux-Liptitz	Eisenberg	Kosten	Ladowitz	Ober-Georgenthal	Oberleutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Seidowitz	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Heller pro Tonne = 1000 kg															
Gersthof	920	940	920	940	940	940	920	940	940	940	940	940	920	940	960	940
Heiligenstadt	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	900	920	940	920
Hernals	930	950	930	950	950	950	930	950	950	950	950	950	930	950	970	950
Hütteldorf-Hacking	—	—	—	—	960	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inzersdorf	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	900	920	940	920
Klein-Schwechat	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	900	920	940	920
Nußdorf	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	900	920	940	920
Oberlaa	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	900	920	940	920
Ottakring	950	960	950	960	960	960	950	960	960	960	960	960	950	960	980	960
Wien I (K.E.B.)	—	—	—	—	960	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wien II (K.F.J.B.)	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	900	920	940	920
Wien Donauquaibahnhof	900	920	900	920	920	920	900	920	920	920	920	920	900	920	940	920

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2246 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 54.275/05	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Ziegel des Ausnahmetarifes II der k. k. österr. Staatsbahnen (exkl. Schlackenziegel)	von und nach allen Stationen der Strecke Hadikfalva—Brodina mit der Abzweigung Karlsberg—Putna		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	auf Entfernungen vom 1. km bis 25. km . . . . . 0·5 h auf Entfernungen über 25 km für die 25 km überschießende Distanz . 0·4 h für 100 kg und 1 km ohne Einrechnung einer Manipulationsgebühr, Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
70 V.-B. Nr. 137 v. 28./XI. 1905	Nr. 128 vom 7. November 1905	1855	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 13.922-C I/05	Nicht besonders benannt	Steinkohlen und Anthrazit	sämtlichen Gruben des Ostrau-Karwin-Dombrauer Revieres, dann von Mähr. Ostrau-Oderfurt (K.F.N.B.) und Hruschau (K.F.N.B.)	Peri transit und Pontebba transit	Der Inhalt der Rubrik 5 (von) ist zu streichen und dafür zu setzen: sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, dann von Mähr. Ostrau-Oderfurt (K.F.N.B.) und Hruschau (K.F.N.B.)	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 138. **Wien, 30. November 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Bauordnung. Die gegen den angesuchten Baukonsens seitens des Bergbauberechtigten erhobene Einwendung, daß er bereits vor dem Baugesuche die Überlassung der zu verbauenden Fläche für Bergbauzwecke in Anspruch genommen habe, hindert die Erteilung des Baukonsenses nicht.

Mit der angefochtenen Entscheidung hat der böhmische Landesausschuß im Instanzenzuge erkannt, daß der von der Fürst Lobkowitzschen Domänendirektion in Neundorf auf der Parzelle Nr. 1143 in Seestadtl beabsichtigte Bau eines Wohnhauses in öffentlicher Beziehung zulässig und technisch ausführbar sei und daß die gegen die projektierte Bauführung von der Britanniagewerkschaft aus Rücksicht auf ihre Bergbaurechte erhobenen Einwendungen als privatrechtlicher Natur zur Austragung auf den Rechtsweg verwiesen werden. In der Beschwerde wird die Gesetzmäßigkeit dieser Entscheidung deshalb bestritten, weil die beschwerdeführende Gewerkschaft bei der Bauverhandlung die Einwendung erhob, daß sie bereits vor dem Baugesuche die Überlassung des in Rede stehenden Grundstückes begehrt hatte, diese Einwendung jedenfalls öffentlichrechtlicher Natur war, weshalb die Baubehörden über diese Einwendung entscheiden, jedenfalls aber mit der Erteilung der nachgesuchten Baubewilligung so lange hätten inne halten sollen, bis über das Begehren um die Grundüberlassung rechtskräftig entschieden worden war.

Der Verwaltungsgerichtshof ging bei seinem Erkenntnisse von nachstehenden Erwägungen aus:

Was zunächst die in der Gegenschrift des Fürsten Lobkowitz erhobene Einwendung anbelangt, daß der Verwaltungsgerichtshof nach § 3, lit. e, Gesetz vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, zur Entscheidung dieser Angelegenheit nicht zuständig sei, weil die Wahrnehmung und Beurteilung öffentlicher Rücksichten im freien Ermessen der Baubehörden gelegen ist, so fand der Gerichtshof diese Einwendung nicht zutreffend, weil die Beschwerde keineswegs dagegen, daß der fragliche Bau in öffentlicher Beziehung als zulässig erkannt wurde, sondern dagegen gerichtet ist, daß die Baubehörden über die von der beschwerdeführenden Gewerkschaft erhobene Einwendung, wonach die Baubewilligung mit Rücksicht auf die geltend gemachte Inanspruchnahme der Baufläche für Bergbauzwecke zu versagen wäre, nicht entschieden haben, sondern diese Einwendung auf den Rechtsweg verwiesen, daher ihre Kompetenz zur Entscheidung geleugnet haben, die angefochtene Entscheidung daher in dieser Richtung jedenfalls zu überprüfen war.

In der Sache selbst fand der Gerichtshof die Beschwerde nicht begründet. Aus den Administrativakten ist zu ersehen, daß die bf. Gewerkschaft gegen die projektierte Bauführung aus dem Grunde Einsprache erhoben hat, weil 1. sie bereits früher um Grundüberlassung angesucht hat; 2. weil hierdurch in ihr Abbaurecht eingegriffen werden würde; 3. weil sie zuvor wegen des stehen zu lassenden Kohlenschutzpfeilers entschädigt werden müßte. Die Beschwerde gibt nun selbst zu, daß die Einwendungen ad 2 und 3 als privatrechtliche mit Recht auf den Zivilrechtsweg verwiesen worden sind, sie will jedoch den gleichen Grund für die Einwendung ad 1 nicht gelten lassen. Jedoch mit Unrecht. Denn diese Einwendung steht mit den Einwendungen ad 2 und 3 in dem innigsten Zusammenhange und wurde auf die bereits bei den Bergbehörden geltend gemachte Inanspruchnahme der in Frage stehenden Baufläche für Bergbauzwecke (§ 98 u. ff. a. B.-G.) gestützt. Hiernach hat aber die bf. Gewerkschaft das ihr aus dem Bergwerkseigentume fließende Recht auf eventuelle zwangsweise Überlassung gegen angemessene Schadloshaltung der zum Bergbaubetriebe benötigten Grundstücke den dem Bauführer aus dem Eigentume an Grund und Boden zustehenden Rechten gegenübergestellt und will nun daraus das Recht ableiten, gegen die projektierte Bauführung Einsprache zu erheben. Diese Ansicht kann aber weder aus den Bestimmungen der Bauordnung, noch aber auch aus dem Berggesetze stichhältig begründet werden. Der hier maßgebenden Bauordnung vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, ist eine diesfällige Bestimmung vollkommen fremd, da die-

selbe den Baubehörden eine Ingerenz nur auf solche öffentliche Rücksichten einräumt, die in dieser Bauordnung angedeutet werden (Bausysteme, allgemeine Sicherheitsrücksichten, Feuersicherheits-, Sanitäts-, Verkehrs-, ästhetische und militärische Rücksichten). Aus den Bestimmungen des Berggesetzes läßt sich aber die von der Beschwerde gewollte Beschränkung des Eigentümers der Grundoberfläche nicht ableiten. Denn aus den Bestimmungen der §§ 106 und 107 folgt, daß Bauführungen innerhalb eines Grubenfeldes selbst nach dessen Verleihung vollkommen zulässig sind und daß die Beschränkung des Eigentümers obertags nur dahin festgestellt ist, daß er die Baubewilligung einzuholen hat. Eine formale Bestimmung, nach welcher die Behörde im Falle des Einbringens eines solchen Baugesuches verpflichtet wäre, vor Erteilung des Baukonsenses eine bergrechtliche Verhandlung über die vom Standpunkte des Bergbaurechtes etwa erhobenen Einwendungen zu provozieren, besteht nicht. Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen. In den Zuspruch der Kosten fand der Verwaltungsgerichtshof in Anbetracht, daß eine administrative Entscheidung zugunsten der bf. Gewerkschaft erflossen ist, nicht einzugehen.

(Erkenntnis vom 23. Dezember 1903, Z. 12.751; Budw. Nr. 2233/A.)

Europäische Donaukommission.

Rechenschaftsbericht über die Finanzgebarung des Jahres 1904.

(Verfaßt und verlautbart in Gemäßheit des Schlußabsatzes des Artikels 16 der Schiffahrtsakte für die Donaumündungen vom 2. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 109 ex 1886.)

I. TEIL.

Stand der Einnahmen und Ausgaben.

Einnahmen.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
1. An der Sulinamündung im Jahre 1904 eingehobene Schiffahrtsgebühren, und zwar:				
Gebühren von Dampf- und Segelschiffen			1,663.668	14
Gebühren von Flößen			134	40
Geldstrafen für Polizeiübertretungen .			3.820	—
2. Flußlotsengebühren			1.195	—
3. Verschiedene Einnahmen, als Spital- und Eichgebühren, Erlös für verkaufte Materialien etc.			21.480	45
4. Zinsen der Depots in London, Paris und Berlin, sowie des Effektenbesitzes der Kommission			64.389	58
Summe der Eingänge . . .			1,754.687	57
Hierzu der Barüberschuß des Jahres 1904 und der Vorjahre	1,260.757	80		
sowie der Wert der Materialvorräte und Kontokorrent-Forderungen . .	268.901	33	1,529.659	13
Summe der Einnahmen . . .			3,284.346	70

Ausgaben.

Titel 1. Verwaltungsausgaben.

Kapitel 1. Innere Verwaltung.

	Frcs.	Cts.
Zentraldienst in Galatz, einschließlich der Kosten der Dienststellen in Galatz, Tultscha und Sulina	163.431	12

Kapitel 2. Polizei- und Schiffahrtsanstalten.

	Frcs.	Cts.
Schiffahrtsinspektion	104.657	83
Flußlotsendienst	226.851	80
Hafenkapitanat	102.081	78
Lotsendienst an der Mündung	152.639	82
Schiffahrtskassa	40.002	14
Marinehospital	75.807	41
Summe der Ausgaben unter Titel 1 .	865.471	90

Titel 2. Technischer Dienst und ordentliche Bauausgaben.

	Frcs.	Cts.
Kapitel 1. Direktion	105.305	95
Kapitel 2. Aufnahmen	11.240	31
Kapitel 3. Erhaltung der Schiffahrtsstraße	584.695	15
Kapitel 4. Verschiedene Arbeiten . . .	70.848	96
Summe der Ausgaben unter Titel 2 .	772.090	37

Titel 3.

	Frcs.	Cts.
Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	195.418	31

Titel 4. Besondere Ausgaben des technischen Dienstes.

	Frcs.	Cts.
Verlängerung des nördlichen Leitwerkes in der Sulinamündung um 900 Fuß .	55.565	17
Rekonstruktion des Norddammes in einer Länge von 334 Fuß	41.874	27
Uferverkleidungen	52.491	56
Regulierung des Sulinaarmes zwischen der 3. und 8. Meile	173.833	61
Abbau zwischen der 40. und 41. Meile .	31.255	39
Reparaturen im Marinehospital	22.379	43
Reparaturen im Administrationsgebäude in Galatz	81.647	25
Verschiedene Ausgaben für Installationen, Anschaffungen etc.	27.797	01
Summe der Ausgaben unter Titel 4 .	486.843	69

Wiederholung der Ausgaben.

	Frcs.	Cts.
Titel 1. Verwaltungskosten	865.471	90
„ 2. Technischer Dienst und ordentliche Bauausgaben	772.090	37
„ 3. Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	195.418	31
„ 4. Besondere Ausgaben des technischen Dienstes	486.843	69
zusammen . . .	2,319.824	27
in laufender Rechnung verausgabt für den Ankauf von Materialien etc.	193.814	28
Summe aller Ausgaben . . .	2,513.638	55

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Summe aller Einnahmen			3,284.346	70
Summe aller Ausgaben			2,513.638	55
sonach Überschuß . . .			770.708	15
und zwar:				
a) ordentlicher Dienst				
Einnahmen	1,754.687	57		
Ausgaben unter Titel I, II und III	1,832.980	58		
Defizit des ordentlichen Dienstes . .			78.293	01
b) außerordentlicher Dienst				
Vortrag aus dem Jahre 1903 und den Vorjahren	1,529.659	13		
Ausgaben unter Titel IV, dann für Materialien und in laufender Rechnung .	680.657	97		
Überschuß des außerordentlichen Budgets			849.001	16
somit obiger Überschuß von . . .			770.708	15

Einzelausweis über die Verwendung des Überschusses.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Ct.
a) Vorübergehend sind angelegt in 5prozent. rumänischer Rente	23.590	11		
in 4prozent. rumänischer Rente	347.932	99	371.523	10
b) Vorübergehend sind angelegt in London, Paris und Berlin			57.430	62
c) Kassabestand in Galatz			139.150	37
d) „ „ Sulina			202.604	06
Summe . . .			770.708	15

II. TEIL.

Nachweisungen und Aufschlüsse über die Geldbestände der Kommission.

Die Bestände der Kommission, den Reservefonds inbegriffen, setzen sich zusammen aus:

	Frcs.	Cts.
1. den Kassabeständen in Galatz und Sulina, dem Effektenbesitze und den vorübergehend in Paris, London und Berlin angelegten Beträgen	770.708	15
2. den Papieren des Reservefonds . .	1,000.000	—
Summe . . .	1,770.708	15

III. TEIL.

Lage der Spezialfonds.

a) Reservefonds.

	Frcs.	Cts.
Dieser Fonds, welcher laut des im § 3 des Protokolles Nr. 349 verzeichneten Beschlusses der Europäischen Donaukommission mit der unveränderlichen Ziffer von	1,000.000	—

festgesetzt wurde, war am 31. Dezember 1904 folgendermaßen angelegt:

	Frcs.	Cts.		
Orléans-Bahn-Aktien . . .	446.303	50		
3proz. Wilhelm-Luxemburger	366.405	50		
3proz. Schweizer Eisenbahnaktien	152.650	—		
3proz. Schweden	34.641	—		
zusammen . . .			1,000.000	—

b) Pensionsfonds der Angestellten.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Dieser Fonds betrug am 31. Dezember 1903			793.367	43
und hat im Jahre 1904 folgende Zuflüsse erhalten:				
3proz. Abzüge von den Gehalten der Angestellten . .	9.243	77		
Interessen des Fondsvermögens	26.689	79		
Subvention pro 1904 . . .	10.000	—		
Zuschuß zur Erhaltung des Gleichgewichtes	27.248	25	73.181	81
Summe . . .			866.549	24
Dagegen hat sich derselbe im Jahre 1904 durch Zahlung von Abfertigungen verringert um			76.179	11
so daß er mit 31. Dezember 1904 beträgt			790.370	13

Dieser Fonds setzt sich aus nachfolgenden Beträgen zusammen:

	Frcs.	Cts.
3proz. Wilhelm-Luxemburger	59.294	50
3proz. Schweizer Eisenbahnaktien	332.350	—
3proz. Norweger	121.996	49
3proz. Schweden	160.571	—
5proz. rumänische Rente . .	88.909	89
Zuschuß zur Erhaltung des Gleichgewichtes	27.248	25
Summe . . .	790.370	13

c) Pensionsfonds der Lotsen.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Der Vermögensstand betrug am 31. Dezember 1903			122.369	83
Zugewachsen sind im Jahre 1904:				
an 3proz. Gehaltsabzügen . .	8.301	37		
an Zinsen des Fondsvermögens	4.280	70	12.582	07
Summe . . .			134.951	90
Abgefallen sind durch Zahlung von Abfertigungen			20.522	50
so daß der Fonds am 31. Dezember 1904 .			114.429	40

betrug, wovon Frcs. 99.057·91 in 3proz. Norwegern, Frcs. 9279·48 in 3proz. Schweden und Frcs. 6092·01 in 4proz. rumänischer Rente angelegt sind.

Ausweis über den Effektenbesitz der Europäischen Donaukommission und der Spezialfonds derselben, sowie über dessen Verteilung auf die einzelnen Fonds am 31. Dezember 1904.

Effekten	Reservefonds		Pensionsfonds der Angestellten		Pensionsfonds der Lotsen		Summe der Spezialfonds		Provisorisch angelegte Effekten		Gesamtbetrag	
	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Orléans-Bahn-Aktien . .	446.303	50	—	—	—	—	446.303	50	—	—	446.303	50
3proz. Wilhelm-Luxemburger	366.405	50	59.294	50	—	—	425.700	—	—	—	425.700	—
3proz. Schweizer Eisenbahnaktien	152.650	—	332.350	—	—	—	485.000	—	—	—	485.000	—
3proz. Norweger	—	—	121.996	49	99.057	91	221.054	40	—	—	221.054	40
3proz. Schweden	34.641	—	160.571	—	9.279	48	204.491	48	—	—	204.491	48
5proz. rumänische Rente .	—	—	88.909	89	—	—	88.909	89	23.590	11	112.500	—
4proz. rumänische Rente .	—	—	—	—	6.092	01	6.092	01	347.932	99	354.025	—
	1,000.000	—	763.121	88	114.429	40	1,877.551	28	371.523	10	2,249.074	38

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte schmalspurige Bahn mit elektrischem Betriebe vom Helenenhofe zur Stefaniewarte in Karlsbad. (Sistierung der angeordneten Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, die bereits angeordnete Trassenrevision für das von Dr. jur. Ferdinand Fleischner, Advokat in Karlsbad, namens der Stadtgemeinde Karlsbad vorgelegte, aber seither wieder zurückgezogene generelle Projekt, betreffend eine mit elektrischer Kraft zu betreibende, mit 1·0 m Spurweite auszuführende Bahn mit teilweiser Straßenbenützung und gemischtem Betriebssysteme (teils Adhäsion, teils Zahnstange) vom Helenenhofe zur Stefaniewarte in Karlsbad zu sistieren. [E.-M.-Z. 51.200.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl. (Baukonsenserteilung für die Desinfektionsanlage und die Stirnverladerampe in der Station Reutte.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat unterm 22. Oktober der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck den Baukonsens für die Herstellung einer Desinfektionsanlage, sowie einer Stirnverladerampe in der Station Reutte der Lokalbahn Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl erteilt. [E.-M.-Z. 52.043.]

Projektierte Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Mähr.-Ostrau nach Karwin. (a] Detailprojekt für den Bahnflügel Zarubek—Reichsstraßenbrücke—Mähr.-Ostrau: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; b] Projekte für mehrere Varianten in der Teilstrecke Mähr.-Ostrau—Peterswald: Anberaumung der Stationskommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums über die von den konzessionswerbenden Gemeinden Mähr.-Ostrau und Poln.-Ostrau vorgelegten Projekte, und zwar: a) für den mit elektrischer Kraft zu betreibenden Bahnflügel Zarubek—Reichsstraßenbrücke—Mähr.-Ostrau und b) für die in Aussicht genommenen Varianten in der Teilstrecke Mähr.-Ostrau—Michalkowitz—Peterswald der projektierten Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Mähr.-Ostrau nach Karwin, die eingangs erwähnten Amtshandlungen in der Zeit vom 14. bis einschließlich 19. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 54.561.]

Elektrische Straßenbahnen in Troppau. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. November die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung der elektrischen Straßenbahnen im Gebiete von Troppau in ihrem Wirkungskreise vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen auch ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Amtshandlung, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen den Betriebskonsens für diese Straßenbahnen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 54.281.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktionsbezirk Lemberg [Haltestelle Ławryków].) Am 15. November ist die zwischen den Stationen Dobrosin und Kamionka-Lipnik der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) gelegene Haltestelle Ławryków für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

— (Staatsbahn-Direktionsbezirk Olmütz: Ladestelle Hohenseibersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Aktivierung des Personenverkehres in der Ladestelle Hohenseibersdorf der Lokalbahn Hannsdorf—Mähr.-Altstadt, bezw. die Ausgestaltung dieser Ladestelle zur Personenhaltestelle unter Vorbehalt genehmigt.

— (Staatsbahn-Direktionsbezirk Wien: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Gedersdorf.) Die bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Gedersdorf in der Strecke Absdorf-Hippersdorf—Krems wurde am 25. November als Frachtgutverladestelle mit beschränkter Güter-Auf- und Abgabe eröffnet.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Station Sudoměř-Skalsko.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Sobotka gelangt die zwischen den Stationen Sudoměř und Skalsko der Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno gelegene neue Station Sudoměř-Skalsko für den Gesamtverkehr exkl. explosiver Güter zur Eröffnung. Die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden ab Sudoměř-Skalsko findet im Nachzahlungswege statt.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CLXVI. Stückes.) Das am 20. November 1905 herausgegebene CLXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2111: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 11. Oktober 1905, Z. 30.666, betreffend die Beibringung von Viehpässen für Schweine.

Nr. 2112: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 18. November 1905, Z. 31.011, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLXVII. Stückes.) Das am 21. November 1905 herausgegebene CLXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2113: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 19. November 1905, Z. 55.487, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2114: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. November 1905, Z. 51.733, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Ungarn.

— (Inhalt des CLXVIII. Stückes.) Das am 22. November 1905 herausgegebene CLXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2115: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 16. November 1905, Z. 17.111, betreffend die Bestimmung der Stationen Badgastein und Hofgastein als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2116: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 13. November 1905, Z. 30.191, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Klauentiere aus den politischen Bezirken Bielitz und Teschen, sowie dem Stadtgebiete Bielitz nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 2117: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 17. November 1905, Z. 22.116/L.R., betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2118: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 19. November 1905, Z. 20.895, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2119: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 19. November 1905, Z. 25.832/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2120: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 20. November 1905, Z. 17.508, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Personal-Nachrichten.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat an Stelle des Ersatzmannes im Staatseisenbahnrate Oberstleutnants des Generalstabskorps Eduard Zanantoni den Major des Generalstabskorps Franz Ritter v. Řiha zum Ersatzmanne bei dieser Körperschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1874.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Ferrochrom bei Aufgabe von mindestens a) 5000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze berechnet:

Von Genf (Genève) trs. nach	1 a)	1 b)	2 a)	2 b)	3 a)	3 b)
	Centimes für 100 kg					
Kapfenberg	605	547	655	594	620	561
Mürzzuschlag	632	573	682	620	647	587

Es gelten die Frachtsätze unter

1. Für Sendungen von Albertville;
2. „ „ „ Annemasse und den Stationen der Chemins de fer économiques du Nord;
3. „ „ „ St. Béron.

Diese Frachtsätze finden auch Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen in Romanshorn, Buchs (Rheintal) oder Bregenz reexpediert werden.

Die Reexpeditionsfrachtsätze betragen:

	1 a)	1 b)	2 a)	2 b)	3 a)	3 b)
Genf (Genève) trs.—Romanshorn	159	138	184	161	166	145
Genf (Genève) trs.—Buchs (Rheintal)	197	168	222	191	204	169
Genf (Genève) trs.—Bregenz	197	168	222	191	204	175
Romanshorn trs.—Kapfenberg	446	409	471	433	454	416
Buchs (Rheintal) trs.—Kapfenberg	408	379	433	403	416	392
Bregenz trs.—Kapfenberg	408	379	433	403	416	386
Romanshorn trs.—Mürzzuschlag	473	435	498	459	481	442
Buchs (Rheintal) trs.—Mürzzuschlag	435	405	460	429	443	418
Bregenz trs.—Mürzzuschlag	435	405	460	429	443	412

Wien, am 25. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.780/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1840]

Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Gemeinschaftliches Heft A vom 1. Dezember 1898.

Der Abschnitt III (Kilometerzeiger und alphabetisches Stationsverzeichnis) ist unter Abteilung A wie folgt zu ergänzen:

Seite des gemeinschaftlichen Heftes	Von oder nach	Bahnverwaltung	Im Verkehre mit Lindau Stadt: Kilometer	Lindau Stadt: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	Lindau Stadt: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	den übrigen Tarifstationen (Bludenz und westlich hiervon) bis zum Schnittpunkte I: Kilometer	I: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	I: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)	II: Kilometer	II: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage)	II: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage)
22	Skalis	K.k.St.B.	674	.	.	.	.	.	444	.	.

Wien, am 24. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.672/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1841]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Gebührenberechnung rücksichtlich der Strecken des Wiener Überfuhrtarifes für solche Güter, die in Wien St.E.G. zur Abgabe gelangen und mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden.

Für Güter, die in Wien St.E.G. über die Linien der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anlangen und mit neuen Frachtbriefen auf die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien und der Wiener Stadtbahn oder darüber hinaus weitergesendet werden, resp. aus der umgekehrten Richtung in Wien St.E.G. ankommen und mit neuen Frachtbriefen nach Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder darüber hinaus zur Weiterbeförderung gelangen, treten, insoweit es sich um Sendungen handelt, bei welchen die Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, hinsichtlich der Frachtberechnung für die Strecken des Wiener Überfuhrtarifes nachstehende Bestimmungen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifvorschriften in Kraft:

1. Erfolgt die Weiterversendung vor stattgefundener Ausladung, resp. Einlagerung, so werden statt der nach dem Wiener Überfuhrtarife, Teil II, gültig vom 1. Juli 1903, für Wien St.E.G. loko zu berechnenden Frachtsätze die für Wien St.E.G. transit für die gleiche Tarifklasse und Relation gültigen Frachtsätze in Anwendung gebracht.

2. Im Falle jedoch die Weitersendung nach bereits erfolgter Abladung, resp. Einlagerung erfolgt, so werden an Stelle der nach dem Wiener Überfuhrtarife, Teil II, gültig vom 1. Juli 1903, berechneten Frachtsätze für Wien St.E.G. loko die für Wien St.E.G. transit bezüglich derselben Tarifklasse und Relation gültigen Frachtsätze zuzüglich 8 Heller pro 100 kg in Anwendung gebracht.

Die Frachtberechnung im Sinne des Vorstehenden erfolgt:

ad 1. im Kartierungswege, dagegen
ad 2. im Reklamationswege,

und zwar gegen Vorlage der Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden, und der korrespondierenden Frachtbrief-Duplikate ab Wien St.E.G., welche Dokumente spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der bezüglichen Transporte von Wien St.E.G. bei der Direktion der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einzureichen sind, widrigenfalls Rückvergütungsansprüche aus vorstehendem Titel nicht berücksichtigt werden.

Wien, am 25. November 1905.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1842]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit 10. Dezember 1905 gelangen im Verkehre von Schönlinde nach Dresden Hauptbhf., Königstein, Pirna Bhf., Schandau und Wendischfähre, ferner von Schandau nach Schönlinde über Herrenwalde—Nixdorf—Sebnitz direkte Personenzugsfahrkarten II. und III. Klasse für einfache Fahrt, sowie direkte Gepäcksfrachtsätze zur Einführung.

Die Preise sind den in den Stationen zum Aushange gelangenden Preistafeln zu entnehmen.

Wien, am 25. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.703/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1843]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Weitere Sistierung der Güterübernahme seitens der k. k. Lagerhäuser in Triest.

Im Nachhange zu der im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 28. November 1905 enthaltenen Verlautbarung, betreffend die von den k. k. Lagerhäusern in Triest verlangte Sistierung der Güteraufnahme nach Triest, wird bekanntgegeben, daß von den k. k. Lagerhäusern in Triest vom 28. November 1905 bis auf Widerruf — mit Ausnahme von Spiritus in Reservoirwagen — auch bereits aufgenommene und im Rollen begriffene Gütersendungen nach Triest Freihafen nicht übernommen werden.

Die auf den Linien der Südbahn bereits aufgenommenen, sowie unterwegs angehaltenen, nach Triest Freihafen bestimmten Güter, mit Ausnahme von Spiritus in Reservoirwagen, werden den Absendern gemäß § 65 des Betriebsreglements zur Verfügung gestellt.

Wien, am 28. November 1905.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1844]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten nachstehende direkte Frachtsätze für Güter der Stückgutklasse II in Kraft:

Zwischen Groß-Priesen und	Pfennig für 100 kg
Döbeln	172
Königstein	60
Neustadt in Sachsen	86
Schandau	55
Wendischfähre	57

Wien, am 25. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.438/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1845]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung im Nachtrag I zum Tarife, Teil II, Heft 4, vom 1. Juli 1900.

Auf den Seiten 45, bezw. 52 der deutschen und ungarischen Ausgabe des vorangeführten Nachtrages ist mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 im Verkehre mit den Stationen Jungbunzlau, Wschetat-Přivor und Wysočan vor der Eigentumsbahn-Bezeichnung Ö.N.W.B. noch die Eigentumsbahn **B.N.B.** aufzunehmen.

Wien, am 24. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1846]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Tarifierung von Flachs (roh), ungebrecht, und Frachtberechnung für Flachs (roh), ungebrecht und gebrecht.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für den Bereich der in den Abschnitten A der Hefte 1 und 2 des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen genannten Linien, sowie der im Heft 3 dieses Tarifes als „k. k. österr. Staatsbahnen" bezeichneten Lokalbahnen folgende Abänderungen der derzeit geltenden Tarifbestimmungen verlautbart.

1. Tarifierung von Flachs (roh), ungebrecht.

Die in der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I für den genannten Artikel vorgesehene Tarifierung wird wie folgt abgeändert:

Artikel	Klassifikation bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für Mengen		
	unter 5000 kg	von mindestens	
		5000 kg pro Wagen	10.000 kg pro Wagen
Flachs (roh), ungebrecht	I	B	C siehe auch Ausnahmetarif IV b

2. Frachtberechnung für Flachs (roh), ungebrecht und gebrecht.

Bei Aufgabe von Flachs in ganzen Wagenladungen hat die Frachtberechnung nach Klasse C in nachstehender Weise zu erfolgen:

a) Bei Stellung von Wagen mit einem Ladegewichte bis 12·5 t nach dem Effektivgewichte der Sendung, mindestens jedoch für 8000 kg;

b) bei Stellung von Wagen mit einem Ladegewichte über 12·5 t nach dem Effektivgewichte der Sendung, mindestens jedoch für 9000 kg.

Wien, am 28. November 1905. E.-M.-Z. 55.666/05.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1847]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sistierung der Güteraufnahme nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn und Triest Freihafen Bahnmagazin.

Wegen säumiger Abfuhr der Magazinsgüter in Triest seitens der Empfänger und wegen Überfüllung der dortigen Stationsgeleise infolge der beschränkten Aufnahmsfähigkeit der k. k. Lagerhäuser in Triest werden vom 27. November an bis auf Widerruf Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Tieren, leicht verderblichen Sendungen, und laut Tarif-Teil I, Abteilung B, Abschnitt A—VI, in offen gebauten Wagen zu verladenden Gütern) nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn und Triest Freihafen Bahnmagazin nur nach Maßgabe der im § 55 des Betriebsreglements enthaltenen Beschränkungen angenommen.

Die nach diesen Abfertigungsstellen bestimmten, bereits aufgenommenen und unterwegs befindlichen Frachtgüter können weiterrollen, werden aber nur sukzessive übernommen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 28. November verlautbarte, über Verlangen der k. k. Lagerhäuser in Triest verfügte Sistierung der Aufnahme von Frachtgütern nach Triest Freihafen, mit Ausnahme von Spiritussendungen in Reservoirwagen, bleibt bis auf weiteres noch aufrecht.

Wien, am 27. November 1905.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1848]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den Französischen Ostbahnen via Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. Mai 1900.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für die Beförderung von Stamm- und Stangenholz über 2·5 m Länge bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze berechnet:

von Sziszek (Sisak) S.B. nach Mirecourt Franken 43·80 für 1000 kg;

von Zágráb (Zagreb) S.B. nach Mirecourt Franken 42·00 für 1000 kg.

Wien, am 28. November 1905. T.-A.-B.-Z. 23.281/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1849]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages II zum Binnengütertarife, Heft 2.

Am 1. Dezember 1905 tritt zum Binnengütertarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Heft 2, der Nachtrag II in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält außer Entfernungen für die neuen Verkehrsstellen Breitendorf und Döbeln Ost

— die aber erst vom Tage der Betriebseröffnung ab gelten — Entfernungen für die Stationen Cainsdorf, Culten, Cunnersdorf b. Medingen, Moritzdorf, Paunsdorf-Stünz, Thonberg-Prietitz und Wiesa b. Kamenz, sowie Abfertigungsbestimmungen für die am 1. Jänner 1906 für den allgemeinen Stückgutverkehr zu eröffnende Verkehrsstelle Neusörnewitz. Ferner wird für eine Anzahl Haltepunkte der regelmäßige Milchverkehr zugelassen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterverwaltungen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, Wienerstraße 4.

Dresden, am 28. November 1905.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1850]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Wein etc. und für leere, gebrauchte Fässer von Holz unter 8·5 hl Gehalt.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten a) für Wein, exkl. Obstwein (Zider) und Schaumwein (Champagner), Weinmaische (mit Ausnahme von Obstmaische), ferner Most (Weinmost) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und b) für Fässer von Holz, leere, gebrauchte, unter 8·5 hl Gehalt bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

	Heller pro 100 kg
ad a)	
Von Ujkécske nach Vysočan B.N.B. und Ö.N.W.B.	416
ad b)	
Von Vysočan B.N.B. und Ö.N.W.B. nach Ujkécske	367

Wien, am 24. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1851]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 1, vom 1. Mai 1903.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die Stationen Roßleiten und Spital a. Pyhrn in den obenbezeichneten Tarif, und zwar in den Abschnitt I, Abteilung III, einbezogen:

Die Frachtsätze sind wie folgt zu bilden:

a) Im Verkehre mit den deutschen Knotenstationen Langenargen Bahnhof, Meckenbeuren, Ravensburg, Wangen i. Allgäu, Offenburg, Radolfzell, Villingen i. Baden, Colmar und St. Ludwig nebst zugehörigen Anstoßstationen
   1. für Roßleiten durch Anstoß von 3 Pfg. für 100 kg an die Frachtsätze für Kemmelbach-Ybbs;
   2. für Spital a. Pyhrn durch Anstoß von 2 Pfg. für 100 kg an die Frachtsätze für Krumnußbaum.

b) Im Verkehre mit allen übrigen deutschen Stationen gelten für Roßleiten die gleichen Frachtsätze wie für Kemmelbach-Ybbs und für Spital a. Pyhrn die gleichen Frachtsätze wie für Krumnußbaum.

Wien, am 27. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.103/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905. [1852]

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der in Nummer 136 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 25. November 1905 unter fortl. Nr. [1804] enthaltenen Kundmachung ist auf Seite 2966 der Frachtsatz Schallan—Katusitz von 800 auf **809** und auf Seite 2967 im Kopfe der Stationsname Triepschitz auf Tr**u**pschitz richtigzustellen.

Teplitz, am 27. November 1905. A.T.E. Z. 32.926/05.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905.

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

Südbahn-Gesellschaft.

27. November. Auf der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch wurde wegen Lehnenrutschung der Gesamtverkehr eingestellt.

28. November. Auf der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch wurde der Personen-, Gepäcks- und beschränkte Eilgutverkehr (Koli bis zu 50 kg) wieder aufgenommen.

Ausland.

Gütertarif des Ostpreußisch-Russischen Verkehres über Grajewo vom 19. Dezember 1901 a. St. (1. Jänner 1902 n. St.) [Anhang zum Teile IV des Niederländisch-Deutsch-Russischen Gütertarifes]. (III. Nachtrag.) Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1905 a. St. (1. Jänner 1906 n. St.) tritt zum Gütertarife der III. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Schnittfrachtsätze für neu aufgenommene Stationen, anderweite Schnittfrachtsätze für im Tarife bereits enthaltene Stationen, Änderungen der Verkehrsleitungsvorschriften, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Für Holzteer in Wagenladungen zu 5000 und 10.000 kg ist von einigen russischen Stationen nach Königsberg, Pillau u. s. w. ein neuer Artikeltarif eingeführt.

Neben zahlreichen Frachtermäßigungen treten auch namentlich für die Normalklassen I und II Frachterhöhungen ein, über welche das Verkehrsbureau Auskunft gibt.

Druckstücke des Nachtrages sind zum Stückpreise von Mk. 1·35 von der Auskunftsstelle Ostbahnhof der kgl. Eisenbahn-Direktion in Königsberg käuflich zu beziehen.

Norddeutsch-Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) In dem obgenannten Güterverkehre werden am 1. Dezember 1905 u. a. einbezogen: die Stationen Langenhorst und Neuenkirchen b. Rheine des Direktionsbezirkes Münster (Tarifheft Nr. 1) und die Stationen Eggeloge und Linswege der Oldenburgischen Staatseisenbahnen (Tarifheft Nr. 1).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Beldorf.) Die bisher nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtete Station Beldorf wird am 1. Dezember 1905 auch für den Güterverkehr in Wagenladungen, sowie für den Tierverkehr eröffnet werden. Stückgüter im Einzelgewichte von mehr als 250 kg, Sprengstoffe, sowie ferner Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleiben auch in Zukunft von der Beförderung von und nach Beldorf ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2247	V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** beteiligten Verwaltungen	Kalk der Pos. K—5	Mannersdorf L.B.	Ottakring	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	38 Heller		Im Kartierungswege		
2248	V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** beteiligten Verwaltungen	Zement der Pos. Z—1	Mannersdorf L.B.	Hütteldorf-Hacking trs.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 34		Im Kartierungswege		
					Hütteldorf-Hacking loko					35				
					Michelbeuern					36				
					Nußdorf					34				
					Penzing					34				
					Wien K.F.N.B. trs.					32				
					Wien K.F.N.B. loko					42				
					Wien Ö.N.W.B. trs.					32				
					Wien Ö.N.W.B. loko					43				
					Krems					69				
					Langenlois					68				
					St. Andrä-Wördern					49				
					St. Pölten					59				

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2249 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	a) Sand der Pos. E—17 a b) Schotter der Pos. S—51 a	Mannersdorf L.B.	Floridsdorf-Jedlesee Ö.N.W.B. Floridsdorf K.F.N.B. Ottakring	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 39 Heller ad b) 34 Heller ad a) 33 Heller ad b) 28 Heller ad a) 32 Heller ad b) 27 Heller		Im Kartierungswege		
2250 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahldraht (Walzdraht) der Pos. E—6 b Flußeisen- und Flußstahl (Ingots) der Pos. E—7 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Freistadt i. Schl. Barczika	Vág-Ujhely Freistadt i. Schl.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	103 Heller 131 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg — Heller					
										a)	b)	c)			
2251 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.764/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes	1. Station der K.F.N.B.	a) Bludenz b) Bregenz und Lochau c) Feldkirch	Aufgabe als Frachtgut in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Es bestehen keine direkten Frachtsätze					Im Kartierungswege		
				Trzebinia						320	335	328			
				2. Stationen der k.k.St.B.											
				Bolechów						447	462	455			
				Borysław						439	454	447			
				Drohobycz						437	452	445			
				Głęboka						425	440	433			
				Gorlice						398	413	406			
				Grybów						393	408	401			
				Iwonicz						409	424	417			
				Jasło						402	417	410			
				Jedlicze						406	421	414			
				Krechowice						453	468	461			
				Krosno						409	424	417			
				Lemberg						435	450	443			
				Lemberg-Podzamcze						435	450	443			
				Marcinkowice						398	413	406			
				Nadwórna						471	486	479			
				Neu-Sandec						400	415	408			
				Olszanica						421	436	429			
				Peczeniżyn-Szczepanowski						489	504	497			
				Posada-Chyrówska						421	436	429			
				Przemyśl						415	430	423			
				Rymanów						411	426	419			
				Sambor						429	444	437			
				Skołyszyn						400	415	408			
				Stanislau						463	478	471			
				Stróże						391	406	399			
				Ustrzyki						425	440	433			
				Wola Łużańska						393	408	401			
				Zagórz						417	432	425			
				Zagórzany						398	413	406			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg, Heller, ad I a)	ad I b)	ad I c)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg: ad II	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2252	V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.764/05	beteiligten Verwaltungen	I. Petroleum, raffiniert, Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben. II. Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl)	1. Station der K.F.N.B.	a) Buchs (Rheintal) b) Lindau, bezw. Bregenz transit*) c) St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Im übrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Teiles I, Abteilung B, Abschn. A, Punkt IV, über die Anwendung der Exporttarife maßgebend.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Es bestehen keine direkten Frachtsätze					Die nebenstehenden Frachtsätze, erhöht um 10 Prozent	Im Kartierungswege		*) Die für Lindau gültigen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre nach Bregenz transit, d. i. nur für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete, zur Anwendung
				Trzebinia						220	222	224				
				2. Stationen der k.k.St.B.												
				Bolechów						300	304	304				
				Borysław						294	296	298				
				Drohobycz						292	296	296				
				Głeboka						292	296	296				
				Gorlice						256	258	258				
				Grybów						250	254	254				
				Iwonicz						264	266	268				
				Jasło						258	262	262				
				Jedlicze						262	264	264				
				Krechowice						306	308	310				
				Krosno						262	264	266				
				Lemberg						292	296	296				
				Lemberg-Podzamcze						292	296	296				
				Marcinkowice						242	246	248				
				Nadwórna						322	326	326				
				Neu-Sandec						244	248	248				
				Olszanicza						272	276	278				
				Peczeniżyn-Szczepanowski						354	356	356				
				Posada-Chyrowska						280	284	284				
				Przemyśl						286	288	290				
				Rymanów						264	268	268				
				Sambor						286	288	288				
				Skawina						232	234	234				
				Skołyszyn						256	260	260				
				Stanislau						316	320	320				
				Stróże						250	254	254				
				Ustrzyki						276	280	280				
				Wola-Łużańska						252	256	256				
				Zagórz						270	272	274				
				Zagórzany						254	256	258				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2253 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.872/05	Buschtěhrader Eisenbahn	**Hohlglaswaren** (mit Ausnahme von Glasballons und Demyohns [Korbflaschen]), auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten, sowie **Rohglas** in rohen Platten, ungeschliffene Glastafeln, rohe Glasfliesen, auch mit Drahteinlagen	Helenenschacht-Station	Franzensbad transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	a) 1·00 Franken für 1000 kg b) 3·20 Franken für 1000 kg		Im Kartierungswege*)		
					Eger transit					a) 4·10 Franken für 1000 kg b) 3·30 Franken für 1000 kg				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Eger (B.E.B.) transit oder Franzensbad (B.E.B.) transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden diese Frachtsätze, falls durch Frachtbrief-Duplikate der Weitertransport von Eger oder Franzensbad nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1907 außer diesen Frachtbrief-Duplikaten auch die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Eger (B.E.B.), resp. Franzensbad (B.E.B.) bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag in Vorlage gebracht werden. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2254 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.590/05	beteiligten Verwaltungen	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Prag k.k.St.B.	Triest k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für Dalmatien bestimmt und an den Österr. Lloyd in Triest zur Verschiffung nach Sebenico oder Spalato adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife		Heller 169		Im Kartierungswege		
				Teplitz A.T.E. und Teplitz Waldthor	Triest k.k.St.B.					193				
				Prag k.k.St.B.	Triest-St. Andrae					169				
					Pinguente					168				
					Cerovglie					173				
					Mitterburg-Pisino					174				
					Canfanaro					178				
					Rovigno					182				
					Pola					184				
				Teplitz A.T.E. und Teplitz Waldthor	Triest-St. Andrae					193				
					Pinguente					192				
					Cerovglie					197				
					Mitterburg-Pisino					198				
					Canfanaro					202				
					Rovigno					206				
					Pola					208				
2255 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.488/05		Kohlen, mineralische	Bilin	Aßling Jauerburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle, für mindestens 10.000 kg bei Kokes. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller pro Tonne 1000 kg: 1700	1560	140	Im Kartierungswege		
				Bruch, Dux-Liptitz, Ossegg und Ossegg II, Ossegg-Riesenberg	Aßling Jauerburg				1720	1560	160			
				Wiesa-Oberleutensdorf	Aßling				1700	1560	140			
					Jauerburg				1720	1560	160			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2256 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe untenstehende Tabelle		Die Sendungen müssen an die mit der Station Libochowitz in Schienenverbindung stehende Zuckerfabrik adressiert sein. Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes.	vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren vom Schachte bis in die Versandstation nicht enthalten. Außer diesen Frachtsätzen kommt im Verkehre mit Libochowitz Zuckerfabrik noch eine seitens der Bestimmungsstation anzurechnende Gebühr von 60 Heller pro Wagen für den Zuschub der Sendungen von Libochowitz St.E.G. bis in die Zuckerfabrik zur Anrechnung

1. Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Nach	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Triebschitz	Türmitz	Ullersdorf
	Heller für 1000 kg															
Libochowitz Zuckerfabrik	340	380	412	418	360	418	374	406	356	352	428	404	396	406	348	412

2. Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

Nach	Bilin	Bruch	Brüx	Dux-Liptitz	Eisenberg	Kosten	Ladowitz	Ober-Georgenthal	Oberleutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Grampen	Seidowitz	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Heller für 1000 kg															
Libochowitz Zuckerfabrik	380	380	340	380	430	430	380	430	380	430	430	460	340	460	440	380

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2257	V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 120.260/05	**beteiligten Verwaltungen**	Getreide u. s. w. des ad a) Ausnahmetarifes 2 im Kartierungswege; ad b) Ausnahmetarifes 1, Abteilung 1, im Rückvergütungswege gültigen, in Spalte 8 genannten Tarifes	Prag (Smichow) B.E.B., sowie in umgekehrter Richtung	**Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz**	**Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief.** a) Gültig im Kartierungswege; b) „ „ Rückvergütungswege	**14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904**		Pfg. a) 86*) b) 74*)		a) Im Kartierungswege, b) im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach dem zwischen Wallwitzhafen (einschl.) und Hamburg, Harburg und Lübeck gelegenen Verkehrsgebiete. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen.	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfg. für 100 kg. **) Für Kleie, Ölkuchen und Ölkuchenmehl ermäßigen sich diese Frachtsätze um 14 Pfg. für 100 kg
					Aussig-Landungsplatz					a) 84*) b) 74*)				
					Schönpriesen-Umschlag					a) 81*) b) 69*)				
					Dresden-Elbkai					a) 122**) b) 110**)				
2258	V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 112.297/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar	**Alt-Paka**	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und frachtbriefmäßig an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902 und Lokalgütertarif der Österr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	**Heller für 1000 kg** 465	386	79	Im Kartierungswege		
					Chlumetz				615	476	139			
					Chrudim				602	476	126			
					Daudleb				645	496	149			
					Deutschbrod				915	546	369			
					Iglau Ö.N.W.B.				995	546	449			
					Prag-Hrabovka				—	546	—			
					Starkenbach-Martinitz				375	306	69			
					Tannwald-Schumburg				550	326	224			
				Schwadowitz-Eipel	Iglau Ö.N.W.B.				882	540	342			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2259 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 126.886/05	beteiligten Verwaltungen	1. Steinkohle, Anthrazit, Kohlenbriketts, und 2. Koks des Ausnahmetarifes 30 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Marchegg	1. Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	ab 1. Jänner bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904		96 Pfennig *)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfg. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfg. für 100 kg. Ad 1. Übersteigt die Belastung eines Wagens dessen Ladegewicht, so wird für das bahnseitig festgestellte Mehrgewicht eine Frachtgebühr nicht erhoben, sofern dieses nicht mehr als $2^1/_2$ Prozent des Ladegewichtes beträgt. Wenn die Überlast mehr als $2^1/_2$ Prozent bis einschließlich 5 Prozent des Ladegewichtes beträgt, so wird ohne Berücksichtigung des Gutgewichtes die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung berechnet
				Schönpriesen-Umschlag						91 Pfennig *)				
				Dresden-Elbkai						118 Pfennig				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller pro Tonne					
2260 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 52.578/05	**beteiligten Verwaltungen**	**Kohlen, mineralische**	Duby Kladno Smečna-Sternberg Strebichowitz-Winaritz	Ischl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Ausnahmetarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna, gültig vom 1. Jänner 1902	1202	1112	90	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Lokalbahn bestimmt und an eine Dienststelle der Verwaltung dieser Bahn in Ischl, bezw. Salzburg adressiert sein. Die Nachlässe werden von der k. k. österr. Staatsbahn allein getragen
				Strebichowitz-Winaritz	Salzburg				1252	1162	90			
				Duby Kladno Smečna-Sternberg	Salzburg				1252	1152	100			
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Kohlen, mineralische, und b) Koks	sämtlichen Gruben und Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Ischl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung ad a) für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und ad b) für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der für den Transport der bezeichneten Artikel geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen		Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1904	1550	1388	162			
				Mähr.-Ostrau—Oderfurt	Ischl				1550	1388	162			
				sämtlichen Gruben und Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Salzburg				1530	1440	90			
				Mähr.-Ostrau—Oderfurt	Salzburg				1530	1440	90			
				Littitz	Salzburg			Lokalgütertarif	950	840	110			
				Littitz	Ischl				900	788	112			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2261	V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 53.821/05		Rüböl aus Pos. O—3 und Schmieröl aus Pos. O—3 und O—4, c) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	**Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit für Sendungen von Floridsdorf**	**Salzburg**	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken.** **Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein.** **Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens bis 31. Dezember 1906	**Lokalgütertarif**	**222 Heller**	**184 Heller**	**38 Heller**	**Im Kartierungswege**		
2262	V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 51.992/05	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	**Schleifholz der Pos. H—18, g) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation** **a) bis 4 Meter Länge und beliebigem Durchmesser,** **b) bis 6 Meter Länge und 25 Zentimeter Maximaldurchmesser**	**Kammer**	**Aichberg-Steyrermühle**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** **Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen**	vom 1. **Dezember** 1905 bis **auf Widerruf**, längstens bis 31. Dezember 1906	**Lokalgütertarif**		**28 Heller**		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2263 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 50.933/05	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	Eisenbahnschwellen der Pos. H—18 d) der Güterklassifikation	Trzebinia	Spytkowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz, bezw. eine derselben unterstehende Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	15	Heller 8	7	Im Kartierungswege		
2264 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**Salzkammergut-Lokalbahn**	Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft	Cement und Cementwaren der Positionen C—6 und 7	St. Leonhard-Gartenau	Eugendorf	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 32		Im Kartierungswege		Für die Überstellung der Güter in Parsch und Salzburg gelangt eine Gebühr von K 2·— für den Normalspurwagen zur Einhebung
					Kraiwiesen					34				
					Irlach					38				
					Thalgau					39				
					Teufelmühle					41				
					St. Lorenz					44				
					Mondsee					46				
					St. Gilgen					52				
					St. Wolfgang					55				
					Strobl					55				
					Aigen-Voglhub					56				
					Ischl					56				
2265 V.-B. Nr. 138 v. 30./XI. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 115.789/05	beteiligten Bahnen	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Österreich.** Der im Elbe-Umschlagstarife für Österreich vom 1. Jänner 1904 laut Ausnahmetarif 3 für Zucker aller Art für den Verkehr von Aussig, Nestomitz-Zuckerfabrik und Schönpriesen nach Laube enthaltene Frachtsatz von 11 Pfennig pro 100 kg findet bei Aufgabe von 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief auch auf solche Rohzuckersendungen im Rückvergütungswege Anwendung, welche nach erfolgter Einlagerung in Tetschen (Ö.N.W.B. oder B.N.B.), Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.) oder Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz (B.N.B.) über Nestersitz-Pömmerle nach einer Zuckerraffinerie in Aussig, Nestomitz oder Schönpriesen zurückbefördert werden. Bei Einlagerung in Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz gelangen außerdem noch für die Überführung nach Bodenbach 10 Pfennig für 100 kg an Schleppbahngebühr zur Einhebung. Dieses Zugeständnis gilt bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906. Die Liquidierung der Frachtdifferenz erfolgt gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate bis spätestens 30. April 1907.											

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 139. **Wien, 2. Dezember 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Teilstrecke Sudoměř-Skalsko—Sobotka der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka.

Am 27. November wurde die Teilstrecke Sudoměř-Skalsko — Sobotka der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka mit den Stationen Sudoměř-Skalsko, Katusitz, Bukowno, Jungbunzlau-Čejtitz, Jungbunzlau Lokalbahn, Březno-Žitnowes, Langlhota, Unter-Bautzen und Sobotka, ferner mit den Halte- und Verladestellen Lin, Dalowitz, Řepow und Bechow-Freidorf dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Sudoměř-Skalsko (Anschlußstation an die Lokalbahn Mscheno—Unter-Cetno), Katusitz, Bukowno, Jungbunzlau Lokalbahn, Březno-Žitnowes, Langlhota, Unter-Bautzen (bestehende Anschlußstation der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen) und Sobotka für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Halte- und Verladestellen Lin, Dalowitz, Řepow, Bechow-Freidorf für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen und schließlich die Station Jungbunzlau-Čejtitz für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den gesamten Transitverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Verpflichtung des Bergbaubesitzers zur Ausstellung und Vorlage bestimmter Vollmachten der Betriebsleiter bezüglich des ihnen eingeräumten Wirkungskreises.

Die Beschwerde richtet sich gegen den mit der angefochtenen Entscheidung aufrecht erhaltenen, der beschwerdeführenden Gesellschaft von dem Bergrevieramte in Graz erteilten Auftrag, sofern einzelne Leiter von Bergbaubetrieben der beschwerdeführenden Gesellschaft noch keine bestimmten Vollmachten für ihren Wirkungskreis besitzen, dieselben mit solchen auszustatten und alle bezüglichen Urkunden oder die diese Urkunden ersetzenden Instruktionen vorzulegen. Die Beschwerde hält diese Forderung deshalb für nicht begründet, weil die Betriebsleiter gemäß ihrer Bestellung nach § 1, Gesetz vom 31. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 12 ex 1894, und um ihrer gesetzlichen Verpflichtung als solche zu entsprechen, keiner besonderen schriftlichen Vollmachten bedürfen, indem denselben ihr Pflichtenkreis und damit auch der Umfang ihrer selbständigen Berechtigung schon kraft des ersten Absatzes des § 4 leg. cit. vorgezeichnet ist; der Bergbaubesitzer sei für die Beobachtung der den Bergbau regelnden Bestimmungen nicht nur mitverantwortlich, sondern selbständig verantwortlich (§§ 187, 224 a. B.-G.). Hieraus folge, daß der Bergbaubesitzer gesetzlich nicht verpflichtet werden kann, über das Gesetz hinausgehende Vollmachten dem Betriebsleiter zu erteilen, in welcher Beziehung es an einer besonderen gesetzlichen Vorschrift fehle.

Allein kraft des § 1, Gesetz vom 31. Dezember 1893, muß der technische Betrieb eines jeden Bergbaues unter der Leitung einer Person stehen, welche die Eignung hierzu nach der Vorschrift des Gesetzes hat. Dieser gesetzlichen Bestimmung ist nicht etwa durch die bloße Anzeige eines Betriebsleiters

bei der Bergbehörde vollends entsprochen; die im § 5 leg. cit. aufgestellte Anzeigepflicht ist nur eine formelle Nebenverpflichtung, welche zur Ermöglichung der Kontrolle der Befolgung der materiellen Norm des § 1 leg. cit. aufgestellt ist. Auch erschöpft die Verantwortlichkeit, welche den Betriebsleitern im § 4 leg. cit. für die Beobachtung der Vorschriften über den Bergbau auferlegt ist, nicht den Inhalt der im § 1 enthaltenen Anordnung. Der in der letzteren Gesetzesstelle enthaltene Befehl, wonach der technische Betrieb eines jeden Bergbaues unter der Leitung einer gesetzlich geeigneten Person zu stehen hat, ist sowohl an die Bergbaubesitzer, als auch an die Bergbehörden gerichtet; beide sind durch diesen Befehl gebunden; der Bergbaubesitzer ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß der technische Betrieb in Wirklichkeit ständig unter der Leitung einer gesetzlich geeigneten Person geführt werde, die Bergbehörde aber hat kraft der ihr zustehenden Oberaufsicht die fortgesetzte reelle Erfüllung dieser Verpflichtung zu überwachen (§ 220 a. B.-G.).

Im vorliegenden Falle war aus dem in der Gegenschrift der belangten Berghauptmannschaft erwähnten Berichte der beschwerdeführenden Gesellschaft, Z. 1137, vom Jahre 1902 (dessen Existenz bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung von der beschwerdeführenden Gesellschaft nicht in Abrede gestellt wurde) nur zu entnehmen, daß nach den bei der beschwerdeführenden Gesellschaft in Geltung befindlichen Dienstvorschriften der „Werksleiter“ bloß die „Aufsicht“ über den Betrieb auszuüben und lediglich den „Grubendienst zu leiten“ hat, welche Funktionen wohl für die „Betriebsaufseher“ (§ 9 leg. cit.), nicht aber für die „technischen Betriebsleiter“ (§ 1 leg. cit.) hinreichen könnten. Wenn eben deshalb bei der Bergbehörde Zweifel darüber entstanden sind, ob die von der beschwerdeführenden Gesellschaft bei der Bergbehörde als Werksleiter namhaft gemachten Personen nicht etwa nur nominell als solche bezeichnet worden sind, so hatte die Bergbehörde als Aufsichtsbehörde die Verpflichtung, völlig klarzustellen, welcher Wirkungskreis diesen Werksleitern von der beschwerdeführenden Gesellschaft eingeräumt wurde und ob der denselben eingeräumte Wirkungskreis die Leitung des technischen Betriebes der gesellschaftlichen Bergwerke in sich schließt.

Das Verlangen ferner, es mögen den Betriebsleitern, welche noch nicht bestimmte Vollmachten besitzen, solche erteilt werden, und es mögen alle bezüglichen Urkunden und Instruktionen der Bergbehörde vorgelegt werden, geht nicht über den Rahmen derjenigen Verfügungen hinaus, welche erforderlich sind, um die fortgesetzte reelle Befolgung der im § 1 leg. cit. enthaltenen Norm zu sichern. Nach § 221, lit. c, a. B.-G. sind aber die Bergbehörden ausdrücklich und insbesondere verpflichtet, alle Verfügungen zu treffen, welche erforderlich sind, um die Befolgung der Vorschriften des Berggesetzes zu sichern. Daß unter die Vorschriften des Berggesetzes auch die Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1893 über die Aufstellung von Betriebsleitern und Betriebsaufsehern beim Bergbaue gehören, kann nach der Natur dieses letzteren Gesetzes als einer die Bestimmungen des allgemeinen Berggesetzes ergänzenden Novelle nicht bezweifelt werden. Wenn aber in der Beschwerde der Ansicht Ausdruck gegeben wird, daß das Gesetz vom 31. Dezember 1893 selbst den Umfang der Vollmacht der Betriebsleiter erschöpfend bestimme, so ist diese Ansicht unrichtig; das Gesetz sagt im § 1 nur, daß der technische Betrieb unter der Leitung einer geeigneten Person stehen muß und legt dieser Person im § 4 die Verantwortlichkeit für die Beobachtung der gesetzlichen Bestimmungen über den Bergbau auf. Allein das Gesetz enthält keine Bestimmung, welche etwa normieren würde, welches der gesetzliche Umfang des Wirkungskreises der als Betriebsleiter bei der Bergbehörde angezeigten Personen in Ansehung der Betriebsführung des Bergwerkes wäre, ähnlich wie das Handelsgesetzbuch (Art. 42) den Umfang der Vollmacht des Prokuristen gesetzlich festlegt. Weil nun weder das allgemeine Berggesetz, noch auch das Gesetz vom 31. Dezember 1893 bestimmt, daß die als Betriebsleiter bei der Bergbehörde namhaft gemachten Personen von Rechts wegen einen solchen Wirkungskreis besitzen, welcher ihnen die Leitung des technischen Betriebes ermöglicht, so muß nach den Umständen des einzelnen Falles beurteilt werden, ob die als Betriebsleiter angezeigten Personen vermöge des ihnen durch den Bergbausitzer eingeräumten Wirkungskreises in die Lage gesetzt wurden, eine solche Tätigkeit zu entwickeln, daß man mit Recht sagen kann, der technische Betrieb stehe wirklich unter ihrer Leitung.

Wenn nun in dieser Richtung von dem Vertreter der beschwerdeführenden Gesellschaft bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung insbesondere betont wurde, daß das Revierbergamt mit einer der angefochtenen Entscheidung der Berghauptmannschaft nachgefolgten Verfügung es abgelehnt habe, das Mindestmaß des Wirkungskreises eines technischen Betriebsleiters anzugeben, so hatte der Verwaltungsgerichtshof auf diese Einwendung deshalb nicht einzugehen, weil der bezeichnete Umstand nicht mehr zu dem der angefochtenen Entscheidung zugrunde liegenden Tatbestande gehört (§ 6, Abs. 1, Gesetz vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876) und weil die durch diese neue Verfügung erster Instanz geschaffene Angelegenheit im administrativen Wege nicht ausgetragen ist (§ 5, Abs. 2, letztbezogenen Gesetzes). Um die Einhaltung des § 1, Gesetz vom 31. Dezember 1893, kontrollieren zu können, muß die Bergbehörde vorerst genau wissen, welches die Vollmachten und Instruktionen der als Betriebsleiter namhaft gemachten Person sind und, damit die vorgeschriebene Leitung des technischen Betriebes durch einen gesetzlich befähigten Fachmann zur Wirklichkeit werden könne, darf die Behörde das Verlangen stellen, es solle jeder Betriebsleiter mit einem bestimmten Wirkungskreise ausgerüstet sein. Da demnach der mit der angefochtenen Entscheidung aufrecht erhaltene Auftrag innerhalb der Grenzen der den Bergbehörden durch die §§ 220 und 221 a. B.-G. eingeräumten Oberaufsicht und Verfügungsgewalt liegt, so erscheint die dagegen gerichtete Beschwerde als unbegründet.

(Erkenntnis vom 23. Dezember 1903, Z. 13.363; Budw. Nr. 2224/A.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 356. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. November wurde vom Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums eine Regierungsvorlage überreicht, betreffend die für die Staatsbahnlinie Stanislau — Woronienka aufgestellte, vom k. k. Obersten Rechnungshofe überprüfte und für die Indemnitätserteilung geeignet befundene Schlußrechnung.

In derselben Sitzung stellten die Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen einen Dringlichkeitsantrag, betreffend die neuerliche Inkraftsetzung der Anordnungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung.

Schließlich wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums. Seitens

1. der Abgeordneten Ritter v. Kink und Genossen, betreffend den Waggonmangel im Donau-Umschlagsverkehre auf den Umschlagsplätzen der k. k. Staatsbahnen in Wien;

2. der Abgeordneten Schönerer und Genossen, betreffend das Amtsgebaren des Staatsbahndirektors in Pilsen Hofrates Tuček.

II. An den Herrn Minister des Innern und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Kittel und Genossen, betreffend den Notstand unter der bäuerlichen Bevölkerung in Nordwest-Böhmen.

III. An den Herrn Leiter des Handelsministeriums. Seitens

1. der Abgeordneten Günther und Genossen, betreffend die sofortige Beseitigung der Stockung im Triester Hafenverkehre;

2. der Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend die Ausgestaltung der dalmatinischen Häfen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschaffung von Personen-, Gepäcks- und Güterwagen für die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung; erste Teilbeschaffung für das Etatsjahr 1906.) Die kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von 1070 Personenwagen, 397 Gepäckswagen, 53 vereinigten Post- und Gepäckswagen, sowie 9400 Güterwagen für die bestehenden Bahnen und die im Etatsjahre 1906 zur Eröffnung kommenden Neubaulinien mit den Wagenbauanstalten, die gegenwärtig für die Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt sind, in Verhandlung zu treten. Die Lieferungen sollen am 1. April 1906 beginnen und am 1. November 1906 abgeschlossen sein. Ferner sind als Nachbestellung für das Etatsjahr 1905 weitere 882 Güterwagen bei den Werken in Auftrag gegeben worden. Die Anlieferung der Wagen soll noch vor Ablauf dieses Etatsjahres erfolgen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Bayern. (Halteplatz Zentralwerkstätte Aubing.) Am 20. November ist der an der Lokalbahnlinie München—Passing—Herrsching gelegene Halteplatz Zentralwerkstätte Aubing für den öffentlichen Verkehr, und zwar vorerst nur für die Richtung von und nach München in Betrieb genommen worden.

Schiffahrt.

Österreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts. Die Fahrten nach den Donauhäfen Braila, Galatz und Sulina werden für die gegenwärtige Wintersaison mit dem am 12. Dezember von Triest, bezw. am 22. Dezember von Konstantinopel abgehenden Dampfer eingestellt.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 29. November bis 12. Dezember 1905.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

29. Novbr., *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Bosnia“, Kapitän E. Seberich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

30. Novbr., *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

1. Dezemb. *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Sultan“, Kapitän N. Giurovich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

2. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Almissa“, Kapitän C. Gopcevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

5. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Danubio“, Kapitän P. Pavissich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

6. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Metcovich“, Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

7. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

8. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Dubrovnik“, Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

9. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Bosnia“, Kapitän E. Seberich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

12. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea“, Kapitän D. Cosulich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 95·—.

Venedig.

30. Novbr., Dampfer „Leda“, Kapitän E. Nitsche
4. Dezemb., Dampfer „Leda“, Kapitän E. Nitsche
7. „ Dampfer „Leda“, Kapitän E. Nitsche
11. „ Dampfer „Leda“, Kapitän E. Nitsche

} um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

30. Novb., um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Habsburg“, Kapitän G. Klausberger, mit Berührung von Brindisi.

30. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Galicia“, Kapitän B. Bednarz, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

3. Dezemb., um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Apollo“, Kapitän G. Bartole, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Rizeh

5. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Goritia“, Kapitän C. Bar. Bretfeld, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

7. „ um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Semiramis“, Kapitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi.

7. Dezemb., um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Hungaria", Kapitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

8. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest—Alexandrien B), Dampfer „Amphitrite", Kapitän C. Tomassevich, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

10. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Thalia", Kapitän L. Ivancich mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh.

12. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Carinthia", Kapitän S. Tomanovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

Ostindien, China und Japan.

3. Dezemb., um 4 Uhr nachmittags (direkte Linie Triest—Bombay),**) Dampfer „Imperatrix", Kapitän G. Ghezzo, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

6. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay Winterlinie), Dampfer „Istria", Kapitän C. Tarabocchia, [von Fiume†) am 2. Dezember] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Ellenia", Kapitän Scopinich, [von Fiume †) am 7. Dezember] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Persia", Kapitän P. Craglietto, [von Fiume †) am 22. Dezember] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Dezemb., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume †) am 25. Dezember] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Brasilien.

1. Dezemb., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Polluce", Kapitän N. Tomanovich, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz. (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Josef Šesták und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereisekretärs Dr. Franz Horák die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 960 Aktien mit 192 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 99.022·89 (gegen K 108.975·17 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 514·95 (K 1592·87), die Betriebsausgaben K 64.854·05 (Kronen 74.234·04), die sonstigen Auslagen K 10.689·28 (K 10.221·08), der Betriebsüberschuß K 23.994·51 (26.112·92), die Aktivzinsen etc. K 364·13 (K 19.500·82) und der Jahresertrag K 24.358·64 (K 45.613·74). Da der Anlehensdienst, die gesellschaftliche Verwaltung etc. K 67.987·81 (K 65.592·98) erforderte, wurde die Landesgarantie mit K 43.629·17 (K 19.979·24), bezw. einschließlich der vierprozentigen Zinsen der Garantievorschüsse per K 10.378·69 (K 8823·90) mit K 54.007·86 (K 28.803·14) oder mit 86·07 Prozent (45·9 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Die aus dem Verwaltungsrate turnusmäßig ausscheidenden Mitglieder Friedrich Möller und Wenzel Kohout wurden wiedergewählt. In der darauf folgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Josef Šesták und Friedrich Müller neuerlich zum Präsidenten, bezw. Präsident-Stellvertreter gewählt. [E.-M.-Z. 50.702.]

Kleinbahn Lupków-Cisna. (Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates Miecislaus Onyszkiewicz und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Dr. Julius Kadyi die diesjährige (6.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kleinbahn Lupków-Cisna statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 2325 Prioritätsaktien und 555 Stammaktien mit 287 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 104.165·75 (gegen K 111.417·21 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 824·28 (K 757·38), die Betriebsausgaben Kronen 42.131·63 (K 39.176·53), die sonstigen Auslagen K 15.230·87 (K 15.858·64) und der Betriebsüberschuß K 47.627·53 (K 57.139·42). Zuzüglich der Zinseneingänge per K 2142·30 (K 1151·10) und des Gewinnvortrages per K 34·11 (K 243·59) ergab sich ein Gewinn von K 49.803·94 (K 58.534·11). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, aus dem Gewinne K 44.400 für die Prioritätsaktientilgung zu verwenden und den Rest per K 5403·94 auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurden in den Verwaltungsrat Leopold Pilzer und Dr. Janusz Przygodzki neu-, sowie Karl Czecz de Lindenwald wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloß die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 28.277.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 2. November allergnädigst zu gestatten geruht, daß der Kapitän des Österreichischen Lloyd Johann Burgstaller in Triest den kaiserl. ottomanischen Medjidie-Orden dritter Klasse, das Silberne Kreuz des kgl. griechischen Erlöser-Ordens und den fürstl. montenegrinischen Danilo-Orden vierter Klasse annehmen und tragen dürfe.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 28. November den mit dem Titel und Charakter eines Sektionsrates bekleideten Ministerialsekretär Dr. Adolf Ritter v. Strigl zum Rechnungsdirektor ad personam im Eisenbahnministerium unter Belassung des Titels eines Sektionsrates allergnädigst zu ernennen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 28. November den Ministerialsekretären im Eisenbahnministerium Dr. Max Ritter v. Pichler und Dr. Arnold Krasny den Titel und Charakter eines Sektionsrates taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat die Ministerial-Vizesekretäre Dr. Siegmund Byk, Dr. Hans Strecker, Dr. Georg Younga Ritter v. Lenie, Wolfgang Grafen Wolkenstein Freiherrn zu Rodenegg, Salegg und Hauenstein, Dr. Hermann Maria Eisl, Dr. Anton Koblitz Freiherrn v. Willmburg und Anton Janiczek zu Ministerialsekretären im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat die Ministerialkonzipisten Dr. Karl Suhofsky, Jaroslav Kotěra, Dr. Hans Gintl, Dr. Franz Übelhör und Dr. August Pawluszkiewicz zu Ministerial-Vizesekretären im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat den Bahnsekretär der österr. Staatsbahnen Dr. Wilhelm Czelechowsky zum Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von direkten Frachtsätzen in den Tarifen, Teil II, Heft 3, und Teil II, Heft 6.

Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1906 treten die in den Tarifen des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903 und Teil II, Heft 6, vom 1. Jänner 1904, bezw. in den Nachträgen zu diesen Tarifen für den Verkehr zwischen den Stationen der Zsibó-Nagybányaer Lokalbahn einerseits und österreichischen Stationen anderseits enthaltenen direkten Frachtsätze außer Kraft.

Wien, am 28. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1853]

Elbe-Umschlagstarif Westösterreich—Riesa-Elbkai.

Verlängerung der Gültigkeit von in Ausnahmetarifen enthaltenen Frachtsätzen.

Die Gültigkeit der in dem Tarife, Teil II, für den Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich—Riesa-Elbkai vom 1. Juni 1901 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 4 B und 4 C (Düngemittel), gültig im Kartierungswege, sowie der im Rückvergütungswege gültigen Ausnahmetarife wird für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906, verlängert.

Prag, am 28. November 1905. B.E.B. Z. 42.751/05.

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1854]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Wachholderbeeren.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, gelangen für Wachholderbeeren bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Ab Triest nach	Heller pro 100 kg
Trencsén-Isztebnik (M.Á.V.)	321
Trencsén-Alsóváros (M.Á.V.)	330

Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger.

Wien, am 29. November 1905. S.B. Z. 14.235-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1855]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für nach Wien Nordbahnhof bestimmte Kohlen- und Kokssendungen.

Die im November 1905 kundgemachte, mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. November 1905, Z. 54.761/16 a, genehmigte sechstägige Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist für Sendungen von Kohle und Koks nach Wien Nordbahnhof wird mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 außer Kraft gesetzt.

Auf Sendungen, die ab 1. Dezember 1905 (einschließlich) zur Aufgabe gelangen, findet diese Zuschlagsfrist somit nicht mehr Anwendung.

Wien, am 30. November 1905.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1856]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Morawičan für den Gesamtverkehr und Abänderung der Bezeichnung derselben in „Morawičan-Loschitz".

Am 4. Dezember 1905 wird die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen von mindestens 5000 kg eröffnete Station Morawičan der Linie Böhm.-Trübau—Olmütz auch für den Frachtstückgüter- und somit für den Gesamtverkehr eröffnet. Gleichzeitig wird die Bezeichnung dieser Station in Morawičan-Loschitz abgeändert.

Wien, am 30. November 1905.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1857]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für ermäßigte Eilgüter.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für ermäßigte Eilgüter bei Aufgabe in beliebigen Mengen und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von oder nach Konitz M.W. nach oder von	Heller für 100 kg
Alt-Ehrenberg N.R.Sch.	539
Grund-Georgenthal B.N.B.	518
Kreibitz-Teichstadt B.N.B.	510
Niedergrund B.N.B.	523
Nixdorf B.N.B.	562
Politz-Sandau B.N.B.	470
Schönfeld B.N.B.	503
Ullrichsthal (Lokalbahn B. Leipa-Steinschönau)	494

Wien, am 27. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1858]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Aufnahme der Stationen Budapest und Gavosdia in den Ausnahmetarif Nr. 42.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Jänner 1907, treten für Sendungen von Rohzink in Wagenladungen von mindestens 5000 kg von Rosdzin nach Budapest (alle Bahnhöfe) und Kőbánya alsó und felső pályaudvar, weiters für denselben Artikel in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zwischen den in den Ausnahmetarif Nr. 42 einbezogenen deutschen Stationen einerseits und Gavosdia, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, anderseits die in der nachfolgenden Tabelle bezifferten, direkten Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

a) 5.000 kg
b) 10.000 kg

Zwischen	Antonienhütte	Bobrek	Karolinengrube O.S.E.	Kattowitz	Kunigundenweiche	Morgenroth	Rosdzin		Schartey	Schoppinitz O.S.E.	Schoppinitz R.O.U.E.	Schwientochlowitz
	b	b	b	b	b	b	a	b	b	b	b	b
	Pfennig für 100 kg											
Budapest und Kőbánya	—	—	—	—	—	—	235	—	—	—	—	—
Gavosdia	373	375	368	367	368	372	—	368	376	368	367	370

Budapest, am 29. November 1905. Ks.Od. Z. 54.762-D/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1859]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (Holz).

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten im Tarifheft 2 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (Holz) in Kraft:

Von Rottenmann k.k.St.B. nach	Pfennig für 100 kg A	B
Merseburg kgl. E.-D. Ha.	183	180

Wien, am 28. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1860]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe der Refaktietabellen I—IV und der Tabelle der ermäßigten Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern zwischen österreichisch-ungarischen Stationen.

Die angeführten, im Verordnungs-Blatte Nr. 135 vom 23. November 1905 sub Post-Nr. 2025—2029 publizierten Tabellen können vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, ab 1. Dezember 1905 unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 27. November 1905.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1861]

Gemeinde Wien — Städtische Straßenbahnen.

Verschiebung der Tarif-Sektorengrenze IV/V.

Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 25. November 1905, Pr.-Z. 14/567, wird die dermalige Sektorengrenze IV/V der Städtischen Straßenbahnen in Wien von der Trasse der Staatseisenbahn zum Gellertplatz X. Bezirk in der Weise verschoben, daß die Grenzlinie die Trasse der Staatseisenbahn hinter dem Arsenal verläßt und im Zuge der Gellertgasse zur Buchengasse und entlang dieser Gasse und in geradliniger Fortsetzung derselben wieder zur Trasse der Staatseisenbahn zurückkehrt.

Wien, am 30. November 1905.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1862]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung auf Seite 2965 in Nr. 136 dieses Blattes vom 25. November 1905, fortl. Nr. [1797], ist die Überschrift im Kopfe zu den letzten vier Rubriken wie folgt zu berichtigen:

Ausnahmetarife			
Nr. 1		Nr. 2	
Abteilung		**Abteilung I**	
I	II	a	b

Wien, am 30. November 1905. T.-A.-B.-Z. 23.323/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1863]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung eines Stationsnamens in einer Kundmachung.

Der in der Kundmachung Nr. 1471 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 116 vom 7. Oktober 1905 vorkommende Stationsname Hadház wird auf Hajdu-Hadház abgeändert.

Wien, am 28. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1864]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil VI (Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst) vom 1. Juni 1902.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen im Rahmen des obenbezeichneten Tarifes für die frachtgutmäßige Beförderung von frischen Pflaumen, verpackt, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Sabač nach	Frachtsätze in Mark für 100 kg
München Hauptbahnhof	5·50
München Ostbahnhof	5·44
München Südbahnhof	5·47
Nürnberg Hauptbahnhof	6·11
Nürnberg Ostbahnhof	6·11
Regensburg	5·43
Würzburg	6·79

Wien, am 30. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.869/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1865]

Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner, bezw. insoweit Tariferhöhungen eintreten vom 1. Februar 1906, gelangt zum Tarife, Teil II, Heft 2, des Österreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag I zur Einführung mit folgendem Inhalte:

1. Änderung und Ergänzung der besonderen Tarifbestimmungen.
2. Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.
3. Änderung und Ergänzung der Stations- und Schnitttarife.
4. Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.
5. Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers und der Tabelle der Zuschläge zu den Lieferfristen.
6. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, sowie von den beteiligten Verwaltungen um den Preis von 80 Heller pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 28. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905. [1866]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Güterverkehr. (Neueinführung des Ausnahmetarifes 22.) Mit Gültigkeit vom 20. November 1905 gelangte Ausnahmetarif 22 für Extrakte aus Gerbstoffen, und zwar: Kastanien-, Mimosa- und Quebrachoholzextrakt im Verkehre von Frankfurt a. M. nach Eger neu zur Einführung.

Näheres bei den Dienststellen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderung.) Die Station Gremsmühlen an der Strecke Neumünster—Neustadt i. H. erhält fortan die Benennung „Malente-Gremsmühlen“.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsaß-Lothringen, Teil I B, vom 1. Mai 1903. (Änderung.) Auf Seite 246 ist bei der lfd. Nr. 2632 die deutsche Tarifklasse für Einzelsendungen von „Klasse 1“ in „Sp. T.“ abzuändern.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1903. (Außerkrafttreten von Ausnahmefrachtsätzen.) Die im obenbezeichneten Tarife, Seite 234/236, und im Nachtrage I vom 1. Juli 1905, Seite 36, veröffentlichten Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts von Simpelveld nach bayerischen Stationen treten Ende Dezember 1905 außer Kraft.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. (Fortfall eines Zuschlages.) Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 wird der auf Seite 218 des vorgenannten Tarifes bei Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) im letzten Absatze bezüglich der Stationen der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus vorgesehene Zuschlag von Mk. 0·01 für 100 kg nicht mehr erhoben.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1905. (Außerkrafttreten eines Zirkulars.) Das im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 112 vom 28. September 1905 auf Seite 2399 aufgenommene Zirkular der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, wonach geschmolzene Butter, Butterschmalz etc., als unter die Güter des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter fallend, zu behandeln ist, wird hierdurch für den Verkehr mit den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 außer Kraft gesetzt. Es ist daher die Fracht für Butterschmalz bei Aufgabe als Eilgut von diesem Zeitpunkte ab nach dem Eilgutsatze zu berechnen.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Saatgut etc.) 1. Mit Gültigkeit vom 15. November 1905 wurde der bereits eingeführte Ausnahmetarif 10 b für Saatgut auf den Verkehr zwischen Stationen der westfälischen Landeseisenbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen anderseits ausgedehnt.

2. Ferner wurden die im Tarife und in den Nachträgen I bis XVII enthaltenen Entfernungen für Gemünden, soweit sie durch Nachtrag XIX aufgehoben und nicht durch andere ersetzt sind, lediglich zur Ermittelung der direkten Tarifentfernungen im Verkehre mit den Stationen der Lokalbahn Gemünden-Hammelburg wieder in Geltung gesetzt.

Diese Entfernungen sind auf Seite 40 bis 69 des Nachtrages XIX bei der Station Gemünden mit dem Verweisungszeichen „†)“ und dem Vermerk am Fuße der Seiten „†) Nur gültig als Anstoßentfernung für den Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn Gemünden-Hammelburg“ nachzutragen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2266 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Z. 123.498/05		Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Liebau transit	Starkenbach-Martinitz	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Lokalbahnen: Starkenbach-Rochlitz, Sudoměř—Alt-Paka, Zwittau-Polička-Skutsch und Daudleb-Rokitnitz bestimmt und frachtbriefmäßig an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der österr. Nordwestbahn u. s. w. vom 1. November 1897	Verschieden	Heller für 1000 kg 320	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende Mai 1907	
				Liebau transit	Alt-Paka					390				
				Liebau transit	Skutsch					550				
				Mittelwalde transit	Daudleb					300				
				für Sendungen von den im zitierten Tarife enthaltenen Versandstationen des Waldenburger Grubenbezirkes										
2267 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	Österr. Nordwestbahn Z. 123.499/05	Böhmischen Nordbahn	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Prag k.k.St.B. transit	Melnik Ö.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Lokalbahnen: Melnik-Mscheno, Mscheno—Unter-Cetno und Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka bestimmt und frachtbriefmäßig an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen		230 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2268 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 126.885	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker aus Österreich durch das deutsche Zollgebiet	Siehe die nachstehende Tabelle	Siehe die nachstehende Tabelle	Siehe die nachstehende Tabelle. In den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. österr. Staatsbahnen obliegt das Aufladen den Absendern	ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	Verschieden	Siehe die nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Frachtsätze finden nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind

Von	Eigentumsbahn	Nach: Aussig Landgspl.	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach Landgspl.	Schleppbahngebühr für Laube, Tetschen/Bodenbach L., Schönpriesen U. und Aussig L.	Dresden-Elbkai: Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen				
		für 100 kg in Pfennig				
Austerlitz	St.E.G.	147	141	147		175
Bedihošt	K.F.N.B.	118	113	118		146
Bisenz-Pisek	"	136	131	136		164
Bistritz a. H.	"	129	124	129		157
Brannowitz	"	133	128	133		161
Brodek	"	113	108	113		141
Butschowitz	St.E.G.	153	147	153		181
Čellechowitz	k.k.St.B.	129	124	129		157
Chropin	K.F.N.B.	122	117	122		150
Chybi	"	106	101	106		134
Drahanowitz	k.k.St.B.	124	119	124		152
Dürnkrut	K.F.N.B.	151	146	151		179
Freiheitsau	"	99	94	99		127
Göding	"	141	136	141		169
Gr.-Wisternitz	k.k.St.B.	105	100	105		133
Hohenau	K.F.N.B.	148	143	148		176
Hrochowteinitz	k.k.St.B.	120	115	120		148
Hullein	K.F.N.B.	123	118	123		151
Kanitz-Eibenschitz	St.E.G.	145	140	145		173
Kojetein	K.F.N.B.	124	119	124		152
Kostel	"	143	138	143		171
Kremsier	"	127	122	127		155
Kromau	St.E.G.	148	143	148		176
Kwassitz-Tlumatschau	K.F.N.B.	127	122	127		155
Leipnik	"	120	115	120		148
Littau	St.E.G.	114	108	114		142
Lundenburg	K.F.N.B.	145	140	145		173
Mähr.-Neustadt	k.k.St.B.	97	92	97		125
Mähr.-Ostrau	K.F.N.B.	97	92	97	10	125
Mödritz	"	124	119	124		152
Müglitz	St.E.G.	114	108	114		142
Napagedl	K.F.N.B.	129	124	129		157
Nezamislitz	"	124	119	124		152
Olmütz-Hodolein	k.k.St.B.	107	102	107		135
Prerau	K.F.N.B.	117	112	117		145
Radwanitz-Prossenitz	"	121	116	121		149
Raitz	St.E.G.	145	139	145		173
Rohatetz	K.F.N.B.	139	134	139		167
Rohrbach i. M.	"	125	120	125		153
Rositz-Seslawek	k.k.St.B.	132	127	132		160
Saitz	K.F.N.B.	140	135	140		168
Schlappanitz	St.E.G.	141	135	141		169
Segengottes	"	150	144	150		178
Skrochowitz-Braunsdorf	k.k.St.B.	85	80	85		113
Sokolnitz	K.F.N.B.	129	124	129		157
Stauding	"	107	102	107		135
Tischnowitz	St.E.G.	160	154	160		188
Troppau	K.F.N.B.	96	91	96		124
"	k.k.St.B.	87	82	87		115
Ung.-Hradisch	K.F.N.B.	132	127	132		160
Ung.-Ostra	St.E.G.	161	156	161		189
Vschetul	K.F.N.B.	126	121	126		154
Wawrowitz Zuckerfabrik*)	k.k.St.B.	89	84	89		117
Wischau	K.F.N.B.	129	124	129		157
Wikosch-Keltschan	St.E.G.	161	155	161		189
Wrbatek	K.F.N.B.	113	108	113		141
Zborowitz	L.B.—K.F.N.B.	148	143	148		176

*) Diese Frachtsätze gelten für Rübenzucker aller Art. — In den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. österr. Staatsbahnen obliegt das Aufladen den Absendern.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2269	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 126.499/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	allen in den zitierten Tarifen enthaltenen Versandstationen	Močowitz, Wrdy-Bučitz und Žleb	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarife für den Niederschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der Österr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897 und für den Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. vom 1. Mai 1904	Verschieden	Verschieden	70 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1907	Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die tarifmäßigen Frachtsätze nach den genannten Stationen ermäßigen sollten, verringert sich der Nachlaß im gleichen Ausmaße
2270	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 123.921/05	beteiligten Bahnen	Mineralische Kohlen, Koks und Briketts als Frachtgut	Rubengrube	Schärding	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmt und die Frachtbriefe müssen an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897	1792 Heller für 1000 kg	1190 Heller für 1000 kg	602 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate ohne Rückvergütungsstempel, konsigniert, spätestens bis Ende März 1907	

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2271	**Österr. Nordwestbahn** Z. 126.899/05	beteiligten Verwaltungen	Pilé- und Raffinadezucker des Ausnahmetarifes 3 B im Rückvergütungswege des in Spalte 8 genannten Tarifes	Neubydžow	Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Gegen Nachweis, daß in dem gleichen Zeitraume in der Station Neubydžow aus Mähren, Schlesien oder Niederösterreich um ein Neuntel des Gewichtes mehr Rohzucker bezogen wurde, als von dieser Station Pilé- und Raffinadezucker nach den Elbe-Umschlagsplätzen zur Aufgabe gebracht wurden	ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbe-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	109 Pfennig	88 Pfennig	21 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport des Pilé- und Raffinadezuckers zum Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, ferner der auf die Skrivaner Zuckerfabriks-Gesellschaft als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohzuckers aus Mähren, Schlesien oder Niederösterreich. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				89 Pfennig	68 Pfennig*)	21 Pfennig			
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				81 Pfennig	60 Pfennig*)	21 Pfennig			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfennig					
2272	V. B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 126.899/05	beteiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Bubenč St.E.G. Bubna St.E.G. Lieben St.E.G. und Ö.N.W.B. Prag B.N.B., St.E.G. und Ö.N.W.B. Prag St.B. trs. Prag-Anglobank Ö.N.W.B. Vysočan B.N.B. Wysočan Ö.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	61	50*)	11	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach dem zwischen Wallwitzhafen (einschl.) und Hamburg (einschl.) gelegenen Verkehrsgebiete. Diese Dokumente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt: bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfg. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfg. für 100 kg. **) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermäßigen sich die Frachtsätze für Kleie um 14 Pfg. für 100 kg
				Smichow k.k.St.B.					71	60*)	11			
				Bubenč St.E.G. Bubna St.E.G. Lieben St.E.G. und Ö.N.W.B. Prag B.N.B., St.E.G. und Ö.N.W.B. Prag St.B. trs. Prag-Anglobank Ö.N.W.B. Vysočan B.N.B. Wysočan Ö.N.W.B.	Schönpriesen-Umschlag				56	45*)	11			
				Smichow k.k.St.B.					66	55*)	11			
				Bubenč St.E.G. Bubna St.E.G. Lieben St.E.G. und Ö.N.W.B. Prag B.N.B., St.E.G. und Ö.N.W.B. Prag St.B. trs. Prag-Anglobank Ö.N.W.B. Vysočan B.N.B. Wysočan Ö.N.W.B.	Dresden-Elbkai				97	86*)	11			
				Smichow k.k.St.B.					107	96*)	11			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2273 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.338-C I/05		Schotter aus der Pos. S—51-a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Mori	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Straßen bestimmt und an die betreffenden öffentlichen Organe adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif (Teil II)	37 Heller	29 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		
			Sand aus der Pos. E—17-a) Schotter aus der Pos. S—51-a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Salurn	Bozen-Gries		vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis Ende August 1906 und vom 1. November 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906		18 Heller	10 Heller	8 Heller			
2274 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.409-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Zieditz (B.E.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen via Gibraltar oder nach Palermo zur Ausfuhr (Verschiffung) gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 3, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für die Tonne = 1000 kg: 1908		Im Kartierungs- oder Rückvergütungswege nach Maßgabe der sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des Abschnittes K des in der Rubrik 8 bezogenen Verbandstarifes	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im nebenbezogenen Verbandstarife vorgeschriebenen Dokumente innerhalb der tarifmäßig bestimmten Frist	
				Nürschan (k.k.St.B.)						1647				
				Daßnitz-Maria-Kulm (B.E.B.)						1882				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2275 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.605-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Mais	Triest	Innsbruck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen in der Station Innsbruck bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume oder in einem öffentlichen Lagerhause eingelagert werden oder aber in dieser Station auf eine Anschlußbahn übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	260 Heller	197 Heller	63 Heller	Kartierung		
2276 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.987-C I/05		Tabak, roh, und zwar: Tabakblätter, unbearbeitete, ferner Tabakschrot	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der Sendungen von 10.000 kg obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von		Nach					
		Divača (für Rovigno)		Klagenfurt (S.B.)		Laibach (S.B.)	
		a)	b)	a)	b)	a)	b)
		Heller für 100 kg					
Budapest S.B. (transit) . .	I	266	199	302	297	261	—
	II	287	224	—	—	292	

ad I. Nur gültig für Sendungen von Bekes-Csaba } und darüber hinausgelegenen Stationen.
ad II. Nur gültig für Sendungen von Kal-Kapolna }

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2277 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.078-C I/05	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	a) Seidencocons (Galetten), rohe und trockene, ferner Rohseidenfäden als Eilgut, b) Seidencocons (Galetten), trockene, ferner Rohseidenfäden als Frachtgut	sämtlichen auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahn-Stationen (mit Ausnahme von Fiume), ferner von den Stationen der Barcs-Pakráczer Eisenbahn oder umgekehrt	Cormons	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen mit dem feuchten Amtsstempel der jeweilig als Aufgeberin figurierenden Amtsstelle, d. i. der Zentrale des kgl. ungarischen Landesinspektorates für Seidenzucht in Szegszárd oder der demselben unterstellten Oberinspektorate, Inspektorate, Seidenfabriken, Spinnereien oder Cocons-Einlösungsämter versehen sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	ad a) Frachtsätze für sperrige Güter, ad b) Frachtsätze der Klasse II	Verschieden	Im Kartierungswege		
2278 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12 705-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Lithographiesteine	Solnhofen (Bayer. St.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Sendungen müssen ab Triest zur See nach Hafenplätzen jenseits des Suezkanales zur Ausfuhr gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	3·32 Franken	3·12 Franken	0·20 Franken	Im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege nach Maßgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter Ziffer VIII festgesetzten Bedingungen	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Ziffer VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2279	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete als Gepäck	Königgrätz S.N.D.V.B. via Starkoč	Nachod	1. Abfertigung erfolgt mittels Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspaket muß in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckskassa aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt; der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adreßstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	Tarifmäßige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 7 der Abteilung B des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905, unter A—II—a)—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen ist		Verschieden	Im Kartierungswege		Die mindeste Transportgebühr beträgt bei Beförderung mit Personenzügen 40 Heller pro Sendung. Außerdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäckstempelgebühr von 10 Heller berechnet

V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2280 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eilgüter: gewöhnliche	Wien (Staatsbahnhof)	Krakau	Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Klassen und Spezialtarife bestehenden allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Ausschließliche Instradierung via Stadlau—Marchegg—Gänserndorf	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 1344		Im Kartierungswege		
			Eilgüter: ermäßigte							507				
			Eilgüter: besonders ermäßigte							507				
			Sperrige Güter							757				
			Frachtgüter der Wagenladungsklasse: Klasse I							507				
			Frachtgüter der Wagenladungsklasse: Klasse II							388				
			Frachtgüter der Wagenladungsklasse: A							262				
			Frachtgüter der Wagenladungsklasse: B							195				
			Frachtgüter der Wagenladungsklasse: C							128				
			Frachtgüter der Wagenladungsklasse: Spezialtarif 1							192				
			Frachtgüter der Wagenladungsklasse: Spezialtarif 2							128				
			Frachtgüter der Wagenladungsklasse: Spezialtarif 3	oder umgekehrt						109				
2281 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Rekonstruktion einer Mineralölfabrik in Pardubitz bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben			20 Prozent von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, daß der Minimal-Frachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muß	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1907	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
2282	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	Österr. Nordwestbahn Z. 126.897	beteiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlprodukte	Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. St.E.G. Ö.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904, bezw. Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899	158	113*)	45	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossements für die Verschiffung nach Wallwitzhafen und Stationen über Wallwitzhafen hinaus. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig für 100 kg. †) Die für Budapest publizierten Frachtsätze gelten für die Stationen: Buda-Császárfürdö Kiterö, Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti teher-p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-fövámház, Budapest-fövárosi közrakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-kitérö, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti-pályaudvar, Köbánya-alsó p. u. und Köbánya felsö p. u.
					Wien-Quaibhf. k.k.St.B. / Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B.					159	110*)	49			
					Korneuburg					151	102*)	49			
					Ebenfurth-Mühle					193	144*)	49			
					Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	298	24			
					Békéscsaba					311	281	30			
					Budapest †)					224	192	32			
					Czegléd					259	227	32			
					Debreczen					316	291	25			
					Györ					202	170	32			
					Nagy-Kikinda					320	292	28			
					Nagyvárad					320	296	24			
					Nyitra					226	206	20			
					Pozsony					172	150	22			
					Pozsony-fiók-pályaudvár					176	156 *)	20			
					Pozsony-tárház					176	156	20			
					Szeged / Szeged-Rókus					298	266	32			
					Szolnok t. p. u.					273	241	32			
					Temesvár-Gyárváros					325	293	32			
					Temesvár-Józsefváros					325	293	32			
					Zombor					281	249	32			
					Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. Ö.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				158	96*)	62		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen	
					Wien Quaibhf. k.k.St.B. / Wien D.U.B. der K.F.N.B.					159	93*)	66			
					Korneuburg					151	85*)	66			
					Ebenfurth-Mühle					193	127*)	66			
					Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	281	41			
					Békéscsaba					311	264	47			
					Budapest †)					324	175	49			
					Czegléd					259	210	49			
					Debreczen					316	274	42			
					Györ					202	153	49			
					Nagy-Kikinda					320	275	45			
					Nagyvárad					320	279	41			
					Nyitra					226	189	37			
					Pozsony					172	133	39			
					Pozsony-fiók-pályaudvár					176	139 *)	37			
					Pozsony-tárház					176	139	37			
					Szeged / Szeged-Rókus					298	249	49			
					Szolnok t. p. u.					273	224	49			
					Temesvár-Gyárváros					325	276	49			
					Temesvár-Józsefváros					325	276	49			
					Zombor					281	232	49			

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennig für 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze für Kleie um 22 Pfennig für 100 kg, im übrigen um 36 Pfennig für 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2283	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.413/05	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter aller Art in vollen Wagenladungen	Olmütz-Hodolein loko / Olmütz K.F.N.B. loko oder umgekehrt	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nur gültig für Sendungen zwischen zwei Etablissements, von denen das eine mit der Station Olmütz-Hodolein und das andere mit der Station Olmütz K.F.N.B. in Schienenverbindung stehen muß	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Bestehen keine Frachtsätze	8 Heller		Im Kartierungswege		
2284	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.414/05		Zucker der Pos. Z—15/a der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Prag (St.B.)	Wien II (K.F.J.B.) Wien-Lagerhaus Wien-Praterkai *) Wien-Donaukai-bahnhof Wien-Freilager am Schüttel	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 177 182 182 185 182		Im Kartierungswege		*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlaggütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Loko-Auf-, noch eine bahnseitige Loko-Abgabe von Gütern statt
2285	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.198/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide	Wien Staatsbahnhof transit	Getzersdorf Traismauer Herzogenburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 49 45 53	Heller 45 41 45	Heller 4 4 8	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg		pro 100 kg			
2286 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 48.137/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Eichenrundholz der Pos. II—17 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Itzkany	Gurahumora	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 10. November 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	41 Heller	25 Heller		16 Heller	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen an ein im Bestellungsrayon der Bestimmungsstation befindliches Holzsägewerk adressiert sein und von demselben **zum** Verschnitte daselbst bezogen werden
2287 V.-B. Nr 139 v. 2./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 52.583/05	Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-(Dynów)	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Ölsamen, Kleesamen, Kümmelsamen, Anissamen, Grassamen aller Art, Gemüse aller Art, Hopfen, Flachs, Hanf, Werg, Grünes Viehfutter, Stroh, Heu, Häcksel, Ölkuchen, Malz und Malzprodukte aller Art		Przeworsk	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller a)	Heller b)	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Bleibt bis auf weiteres gesperrt
				Bachórz						49	36				
				Dynów						53	40				
				Hadle szklarskie						31	23				
				Jawornik polski						37	28				
				Kańczuga						—	16				
				Łopuszka wielka						21	16				
				Manasterz*)						24	22				
				Szklary						43	32				
				und umgekehrt											
			Brennholz		Przeworsk	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Heller			Heller			
				Bahórcz					26·5	22		4·5			
				Dynów					28·5	24		4·5			
				Hadle szklarskie					18·5	14		4·5			
				Jawornik polski					21	17		4			
				Szklary					24	20		4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2288 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.416/05	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—15 a der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Koleč	Wien II (K.F.J.B.) und Nußdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	207	190	17	Im Kartierungswege		
				Laun					224	196	28			
				Taus					203	190	13			
				Dux (A.T.E.)					Bestehen keine direkten Frachtsätze	212				
				Kaaden-Brunnersdorf	Wien K.F.N.B. und St.E.G.			Anhang zu den Tarifen, Teil II, des österreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1902	271	223	48			
					Nußdorf				261	211	50			
					Wien-Donaukaibahnhof				269	219	50			
					Wien II (K.F.J.B.)				261	211	50			
					Wien Lagerhaus				261	219	42			
					Wien Praterkai				261	219	42			
					S.B. Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit				282	232	50			
				Zakolan B.E.B.	Nußdorf k.k.St.B.			Tarif, Teil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahnverbandes	357	190	167			
					Wien II (K.F.J.B.)				357	190	167			
					Wien K.F.N.B. und St.E.G.				357	190	167			
2289 V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.830-C I/05	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Butter und Käse als Eilgut	Koncanica-Zdenci und Daruvár	Meidling	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife (Teile II)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	737 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2290	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.848-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Tafelglas der Pos. G—10 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Bürmoos	Trient (Trento)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt den Absendern	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 225		Im Kartierungswege		Die Überstellungsgebühr in Salzburg von 1 Krone pro Wagen gelangt, als in nebenstehenden Frachtsätzen nicht enthalten, separat zur Einhebung
				Bürmoos	Bozen-Gries					204				
				Lamprechtshausen	Trient (Trento)					227				
				Lamprechtshausen	Bozen-Gries					206				
				Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft										
2291	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.510-C I/05		Gips der Pos. G—8 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kapfenberg	Wien-Matzleinsdorf	**Auflieferung eines Minimalquantums von 4000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestgewichte von 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Wien (Matzleinsdorf) selbst bezogen und mit Straßenfuhrwerk oder auf einem Industriegeleise abgeführt oder in einen vom Empfänger gemieteten Lagerraum eingelagert werden oder auf eine Anschlußbahn übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Anhang zum Lokalgütertarife (Teil II)	63 Heller	55 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absender lautende Duplikat-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2292	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.568/05	Lokalbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth	Schleifholz der Pos. H—18, g), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation, bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser oder bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser	Wittmannsdorf transit	Ebenfurth Lokalbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen an eine Zellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik in Neu-Ebenfurth oder Unter-Eggendorf adressiert sein und von diesen zu Fabrikszwecken bezogen werden. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	12 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Sollte sich die Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarif I für das verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen billiger stellen, so gelangt diese zur Anwendung
2293	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Schotter der Pos. S—51 a des Tarifes, Teil I	Radzein	Deutsch-Gabel	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen tarifarischen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903 nebst Anhang	40·8	28	12·8	Im Kartierungswege		
2294	V.-B. Nr. 139 v. 2./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 123.477/05	Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	Zuckerrübenschnitte	Golč-Jenikau	Humpoletz	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen, bezw. direkter Gütertarif zwischen Humpoletz und der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	67 Heller	43 Heller	24 Heller	Im Kartierungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 140. **Wien, 5. Dezember 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahnlinie niederer Ordnung von der Station Wiener Neudorf bis zur Haltestelle Gasfabrik in Mödling.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Josef Tauber in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahnlinie niederer Ordnung von der Station Wiener Neudorf der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen bis zu der in Mödling gelegenen Haltestelle Gasfabrik der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 25. November 1905. E.-M.-Z. 39.672/2.

Staatseisenbahnrat.

Beratung der ständigen Ausschüsse.

Am 29. November traten im niederösterreichischen Landhause die drei ständigen Ausschüsse des zur diesjährigen regelmäßigen Herbstsession für den 1. Dezember einberufenen Staatseisenbahnrates zur Vorberatung der für dieselbe bestimmten Angelegenheiten zusammen.

Im Ausschusse für kommerzielle und Tarifangelegenheiten wurden unter dem Vorsitze des Obmannes Hofrates Samuel Ritter v. Hahn, welcher nach Eröffnung der Sitzung der Tätigkeit des in den Ruhestand getretenen Sektionschefs Dr. Liharzik in diesem Ausschusse mit ehrenden Worten gedachte, zunächst die den Personen- und Gepäcksverkehr betreffenden Gegenstände in Beratung gezogen, von welchen ein Antrag des Mitgliedes Hermann Gessele wegen ehester Aufhebung der Beschränkung der Benützung der dritten Wagenklasse bei den Schnellzügen der k. k. österreichischen Staatsbahnen besonderem Interesse begegnete. Zu demselben gab der Regierungsvertreter Sektionschef Dr. Viktor Röll die Erklärung ab, daß diese Beschränkung bei allen die dritte Wagenklasse führenden Schnellzügen ab 1. Jänner 1906 werde aufgehoben werden, insoweit nicht etwa hierdurch eine Teilung der Züge erforderlich wird.

Hierauf gelangte der Antrag des Mitgliedes Josef Max Wolfbauer auf Einführung von General-Abonnementskarten im Bereiche der k. k. österreichischen Staatsbahnen zur Verhandlung.

Der Ausschuß nahm mit großem Beifalle die Ausführungen des Regierungsvertreters Sektionschefs Doktor Röll entgegen, welcher mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 eine den weitestgehenden Wünschen des Publikums Rechnung tragende Ausgestaltung der Streckenkarten in Aussicht stellte.

Zu einer äußerst lebhaften Debatte gab der Antrag des Mitgliedes Dr. Stephan Licht, betreffend die seitens der Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigte Reform der Gütertarife, Anlaß.

Diesbezüglich gab Sektionschef Dr. Viktor Röll folgende Erklärung ab: „In der Begründung des vorliegenden Antrages wird auf die Gerüchte hingewiesen, nach welchen angeblich eine durchgreifende Reform der Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen bevorstehe, und hervorgehoben, daß durch die bisher unterbliebene oder zeitlich eingeschränkte Erneuerung einzelner Frachtbegünstigungen, so jener für Getreide zur Vermahlung,

für Düngemittel, Spiritus u. s. w., das Gefühl der Unsicherheit im verfrachtenden Publikum noch gesteigert werde.

Das Eisenbahnministerium kann nur lebhaft bedauern, daß durch derartige, den Tatsachen nicht entsprechende Gerüchte die öffentliche Meinung irregeleitet wird, und bin ich von Sr. Exzellenz dem Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums beauftragt, dem geehrten Ausschusse mit aller Offenheit die erforderlichen Aufklärungen zu geben und den Standpunkt des Eisenbahnministeriums in dieser wichtigen, für die Verfrächter schwerwiegenden Frage bekanntzugeben.

Vorausschicken möchte ich, daß die Erneuerung der mit Jahresschluß ablaufenden Frachtermäßigungen mit Rücksicht auf die nötigen Vorarbeiten in der Regel erst im Laufe des Monates Dezember erfolgen kann, und daß daher die bisher unterbliebene Erneuerung von Ermäßigungen gar keinen Anlaß zur Beunruhigung gibt; speziell die Erneuerung der Mühlen- und Düngemittelrefaktie für das Jahr 1906 steht unmittelbar bevor.

Was die weiters im Antrage erwähnte Spiritusrefaktie betrifft, so ist die Gültigkeit derselben im August vorigen Jahres bis Ende März 1906 verlängert worden und wird der Frage des Weiterbestandes dieser Refaktie, an welcher auch die Privatbahnen beteiligt sind, im geeigneten Zeitpunkte nähergetreten werden.

Übergehend auf die Erörterung der Absichten der Regierung hinsichtlich einer Reform der Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen, bin ich in der Lage, die Erklärung abzugeben, daß die Regierung im gegenwärtigen Zeitpunkte nicht die Absicht hat, eine durchgreifende Änderung der Gütertarife der Staatsbahnen vorzunehmen, ungeachtet seit Einführung des jetzigen Barêmes ein Zeitraum von fast zehn Jahren verflossen ist und seither die Produktions- und Absatzverhältnisse wie nicht minder die Erfordernisse des Betriebes wesentliche Veränderungen erfahren haben.

Das Eisenbahnministerium glaubt der Frage einer Reform des Barêmes der Staatsbahnen im jetzigen Zeitpunkte schon aus dem Grunde nicht nähertreten zu sollen, weil sich derzeit die Rückwirkung der erhöhten Zölle in Deutschland und in anderen Ländern auf den Absatz österreichischer Produkte nicht überblicken läßt und auch die Ungeklärtheit anderer verkehrspolitischer Fragen erhöhte Vorsicht gebietet.

Auch könnte eine allfällige Reform der Gütertarife der Staatsbahnen wohl nicht ohne Zusammenhang mit der Entscheidung in der Verstaatlichungsfrage in Angriff genommen werden, wobei ich übrigens der Ansicht entgegentreten möchte, als ob sofort mit dem Beginne der Verstaatlichungsaktion notwendigerweise die Übertragung des Staatsbahnbarêmes auf die verstaatlichten Bahnen, und zwar im Zusammenhange mit einer zur Vermeidung von Ausfällen nötigen Erhöhung des jetzigen Barêmes Platz greifen müßte. Eine solche Maßnahme könnte wohl kaum vor dem Zeitpunkte ins Auge gefaßt werden, in welchem die in Betracht kommenden Bahnen insgesamt vom Staate übernommen sein werden, da es wohl nicht anginge, gelegentlich der Übernahme jeder einzelnen Privatbahn das Staatsbahnbarême zu ändern oder die Tarife gleich vorweg in einer Weise zu regeln, welche der nach Eintritt der Verstaatlichung aller in Frage kommenden Bahnen zu gewärtigenden Verschiebung der Verkehrsverhältnisse des Staatsbahnnetzes Rechnung zu tragen bestimmt ist.

Aber selbst wenn sich seinerzeit im Zusammenhange mit der Übertragung des Staatsbahnbarêmes auf die verstaatlichten Bahnen die Notwendigkeit ergeben sollte, Maßnahmen zu ergreifen, um hierbei einen Ausfall hintanzuhalten, dürfte die Erhöhung wohl jedenfalls nicht in einem Ausmaße eintreten, welches befürchten ließe, daß die Transportfähigkeit der Güter leidet und somit auch die Einnahmen der Staatsbahnen trotz der erhöhten Tarife herabgedrückt werden.

Aus meinen Darlegungen wolle der geehrte Ausschuß die Beruhigung schöpfen, daß dem Eisenbahnministerium im gegenwärtigen Zeitpunkte nichts ferner liegt, als durch einschneidende Änderungen der Frachtsätze in die natürliche Verkehrsentwicklung störend einzugreifen, und würde das Eisenbahnministerium nur wünschen, daß die Möglichkeit gewahrt bleibe, nicht bloß eine Erhöhung des Barêmes vermeiden, sondern auch jede andere wie immer geartete Mehrbelastung des Güterverkehres hintanhalten zu können.

Leider sind in der allerletzten Zeit Verhältnisse eingetreten, welche die Möglichkeit ausschließen, von einer Mehrbelastung des Güterverkehres gänzlich abzusehen. Wie den Herren bekannt ist, hat sich das Eisenbahnministerium anläßlich der jüngsten Bewegung unter den Staatsbahnbediensteten, deren rascheste Beilegung gerade aus den Kreisen des verfrachtenden Publikums aufs lebhafteste betrieben wurde, veranlaßt gefunden, eine Reihe von Maßnahmen im Interesse der Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbahnbediensteten in Aussicht zu nehmen. Das Mehrerfordernis, welches sich infolge der beschlossenen Lohn- und Gehaltsaufbesserungen ergibt, wird sich schon pro 1906 auf mehrere Millionen Kronen belaufen und weiterhin mit Rücksicht auf die zur Durchführung gelangende automatische Vorrückung der Bediensteten in höhere Bezüge noch beträchtlich steigern.

War es nun schon bisher nur bei Betätigung der größten Sparsamkeit möglich, die Bedeckung für die wachsenden Betriebskosten zu finden, ohne eine Verschlechterung der ohnehin unzureichenden finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen herbeizuführen, so könnte eine derartige ungünstige Rückwirkung nicht länger hintangehalten werden, wenn man ohne Sicherstellung neuer Einnahmequellen das Budget der Staatsbahnen mit jenem Mehrerfordernis belasten wollte, welches sich aus den oben besprochenen Lohn- und Gehaltsaufbesserungen ergibt.

Dieses Mehrerfordernis kann im Budget ohne Heranziehung neuer Einnahmequellen umsoweniger gedeckt werden, als voraussichtlich auch bei anderen staatlichen Betrieben die Notwendigkeit einer Erhöhung der Personalbezüge eintreten wird und im Falle der Belastung des Budgets mit einer so bedeutenden Ausgabenpost das bisherige Gleichgewicht im Staatshaushalte gefährdet werden könnte.

Da eine solche Eventualität aus allgemeinen staatswirtschaftlichen Gründen unter allen Umständen vermieden werden muß, so hatte die Regierung nur die Wahl, im Interesse der sofortigen Durchführung der als notwendig erkannten Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbahnbediensteten für die Bedeckung des Mehraufwandes ehestens besondere Vorsorge zu treffen.

Man wird füglich auch nicht behaupten können, daß eine besondere Vorsorge für die Deckung des Mehrerfordernisses mit Rücksicht auf die in der letzteren Zeit

eingetretene Besserung der Transporteinnahmen in Wegfall kommen könne, denn ganz abgesehen davon, daß eine Gewähr für das Anhalten der günstigen Konjunktur nicht besteht, muß wohl in Berücksichtigung gezogen werden, daß die Steigerung des Verkehres bedeutende Investitionen zu dem Zwecke bedingt, um die klaglose Abwicklung des gesteigerten Verkehres sicherzustellen.

Das Eisenbahnministerium hat verschiedene Formen der Bedeckung reiflich erwogen, und ist dasselbe schließlich zu der Anschauung gelangt, daß unter Umgangnahme von jedweder Änderung des Barêmes lediglich eine mäßige Erhöhung der Manipulationsgebühren im Lokaltarife der österreichischen Staatsbahnen, d. i. jener Gebühren in Betracht zu ziehen wäre, welche die Entschädigung der Bahn für die mit der Auf- und Abgabe der Güter verbundenen, von der Beförderungsdistanz unabhängigen Kosten darstellen.

Eine Erhöhung der Manipulationsgebühren der österreichischen Staatsbahnen dürfte wohl als umso berechtigter anzusehen sein, als das bisherige Ausmaß derselben seit nahezu 40 Jahren unverändert geblieben ist, ungeachtet die Selbstkosten der einschlägigen Leistungen der Eisenbahnen schon bisher außerordentlich gestiegen sind und die heutigen Manipulationsgebühren auch unabhängig von dem nunmehr in Frage stehenden Mehrerfordernisse, welches eine weitere Steigerung der fixen Stationskosten mit sich bringt, keine Deckung der Selbstkosten mehr bieten.

Was die Manipulationsgebühren der österreichischen Privatbahnen betrifft, so stimmen dieselben wohl bisher mit jenen der österreichischen Staatsbahnen im wesentlichen überein; indessen darf hierbei nicht außer acht gelassen werden, daß die Privatbahnen ihre höheren konzessionsmäßigen Einheitssätze, soweit diese nicht seither infolge staatlicher Einflußnahme herabgesetzt wurden, bis zum heutigen Tage beibehalten haben, während auf den österreichischen Staatsbahnen ein wesentlich billigeres Tarifbarême besteht.

Daß die Manipulationsgebühren in ihrem bisherigen Ausmaße beim Bestande so niedriger Tarife, wie es jene der österreichischen Staatsbahnen sind, nicht mehr aufrecht erhalten werden können, beweist wohl am besten die Tatsache, daß die ungarische Staatseisenbahn-Verwaltung anläßlich der letzten Reform ihres Gütertarifes mit einer wesentlichen Erhöhung der Manipulationsgebühren vorgegangen ist, welche Gebühren bis dahin in gleicher Höhe wie bei den österreichischen Eisenbahnen festgesetzt waren.

Auch auf ausländischen Eisenbahnen, in erster Linie auf den Eisenbahnen Deutschlands, sind die Manipulations- (Expeditions-) Gebühren zumeist bedeutend höher als derzeit auf den österreichischen Staatsbahnen, ungeachtet die Tarife der letzteren namentlich auf größere Entfernungen wesentlich niedriger sind als jene der fremdländischen Bahnen.

Die Deckung des Mehrerfordernisses im Wege einer Erhöhung der Manipulationsgebühren ist sonach mit Rücksicht auf die offenliegende Unzulänglichkeit derselben vollständig begründet; sie präjudiziert überdies in keiner Weise der Entscheidung über die künftige Gestaltung des Barêmes, sie ermöglicht ferner gegenüber einer Erhöhung der Einheitssätze, welche eine mit zunehmender Entfernung wachsende Belastung nach sich zieht, eine vollständige gleichmäßige Verteuerung der Frachtpreise, und bewirkt somit die Erhöhung der Manipulationsgebühren keinerlei Verschiebung in den Absatzverhältnissen.

Außerdem bietet die Einführung eines Zuschlages zur Manipulationsgebühr gegenüber einer Änderung des Tarifes selbst den nicht zu unterschätzenden Vorteil, daß der Zuschlag gesondert vom Frachtsatze im Frachtbriefe zur Anrechnung gebracht werden kann, so daß die ebenso kostspielige als zeitraubende Arbeit einer Umrechnung der Tarife in Wegfall kommt. Die sofort mögliche Durchführung dieses Zuschlages im gesamten Lokal- und Inlandsverkehre — von der Behandlung des Auslandsverkehres soll noch später gesprochen werden — trägt auch den Interessen des verfrachtenden Publikums besser als eine Tarifänderung Rechnung, nachdem letztere nicht in allen Verkehren gleichzeitig durchgeführt werden könnte und sich infolgedessen während eines längeren Übergangsstadiums eine ungleichmäßige Behandlung der Interessenten ergäbe.

Anlangend das Ausmaß der in Erwägung gezogenen Erhöhung der Manipulationsgebühren, beabsichtigt das Eisenbahnministerium, dieselbe streng in den Grenzen zu halten, welche durch die Deckung des Mehraufwandes gegeben sind, und zwar soll die Erhöhung mit folgenden Abstufungen Platz greifen: Bei gewöhnlichem Eilgut um 8 Heller pro 100 kg. Ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut, dann sperrige Güter, Stückgutklassen I und II, sowie Ausnahmetarif III a, III b um 6 Heller pro 100 kg. Wagenladungsklassen A, B, Sp.-T. 1 und Ausnahmetarife III c um 4 Heller pro 100 kg. Wagenladungsklasse C, Sp.-T. 2, 3, Ausnahmetarif I, II um 2 Heller pro 100 kg.

Aus den in Aussicht genommenen Abstufungen hinsichtlich des Ausmaßes der Erhöhung der Manipulationsgebühren wolle der geehrte Ausschuß ersehen, daß es dem Eisenbahnministerium nicht beifällt, den Gesamtverkehr schablonenhaft mit demselben Zuschlage zu belasten, daß vielmehr bei der unvermeidlich gewordenen Erhöhung der Manipulationsgebühren durch entsprechende Differenzierung die in Betracht kommenden Interessen einzelner Produktionszweige tunlichst berücksichtigt werden sollen.

Ich möchte weiterhin nachdrücklichst betonen, daß alle jene Exportgüter, für welche auf den Staatsbahnen durch Tarifermäßigungen vorgesorgt ist, von der Erhöhung der Manipulationsgebühren, soweit irgend tunlich, unberührt bleiben sollen, nachdem sich das Eisenbahnministerium wohl bewußt ist, daß der jetzige Zeitpunkt nicht darnach angetan wäre, den Exportverkehr generell mit einem Zuschlage zu den Transportkosten zu belasten.

Ich gestatte mir zu Beruhigung des geehrten Ausschusses weiter hervorzuheben, daß überall dort, wo bisher, wie zum Beispiel im Verkehre mit dem Auslande und auch in einzelnen Inlandsverkehren, die Manipulationsgebühren gekürzt werden, diese Kürzungen im allgemeinen auch in der Folge aufrecht erhalten werden sollen.

Wie wenig empfindlich übrigens der in Aussicht genommene Zuschlag zu den Manipulationsgebühren auf die Verteuerung der Frachtsätze in den einzelnen Entfernungsstufen wirkt, ergibt sich, wenn man die durch die Erhöhung der Manipulationsgebühren gegenüber dem heutigen Zustande eintretende Verteuerung der Frachtsätze in Prozenten zum Ausdrucke bringt.

So bewegt sich die Verteuerung auf die Distanz von 130 km, d. i. die annähernde Durchschnittsdistanz,

auf welche jede Tonne Gut bei den österreichischen Staatsbahnen befördert wird, bei den einzelnen Tarifklassen zwischen 2 und 6 Prozent.

Bei größeren Entfernungen sinkt die Verteuerung bis auf Bruchteile eines Prozentes, und selbst im Nahverkehre, welcher begreiflicherweise von dem fixen Zuschlage zur Manipulationsgebühr stärker betroffen wird, ist die prozentuelle Erhöhung keineswegs eine solche, welche eine Beeinträchtigung des Nahverkehres mit Grund befürchten ließe. Hierbei ist übrigens zu berücksichtigen, daß die Verfrächter im Nahverkehre, wenn letzterer auch durch den Zuschlag zur Manipulationsgebühr prozentuell stärker belastet wird, gleichwohl weniger empfindlich getroffen werden, weil dieselben ohnehin eine verhältnismäßig geringe Bruttofracht zu zahlen haben und dadurch schon gegenüber den Verfrächtern auf größere Entfernungen einen Vorteil genießen.

Eine besondere Berücksichtigung des Nahverkehres bei Bemessung des Zuschlages zu den Manipulationsgebühren dürfte übrigens, wie ich mir zu bemerken erlaube, aus dem Grunde schwerfallen, weil der Nahverkehr einen beträchtlichen Teil des gesamten Verkehres ausmacht und der Ausfall, welchen eine Herabsetzung des Zuschlages zu den Manipulationsgebühren im Nahverkehre ergeben würde, durch eine Erhöhung des Zuschlages im Fernverkehre ausgeglichen werden müßte, ein Vorgang, welcher mit Rücksicht auf die nur langsam fortschreitende Entwicklung des Fernverkehres wohl kaum ernstlich ins Auge gefaßt werden könnte.

Wenn Sie, meine Herren, berücksichtigen, daß die beabsichtigte Erhöhung der Manipulationsgebühren im allgemeinen, ganz besonders aber bei den die minderwertigen Artikel umfassenden Tarifklassen äußerst mäßig ist und eine ungünstige Beeinflussung der Produktion und des Handels kaum befürchten läßt, daß ferner beabsichtigt ist, die Exportgüter von der Erhöhung der Manipulationsgebühren tunlichst unberührt zu lassen und auch sonst mit der größten Schonung der hier in Betracht kommenden Interessen vorzugehen, so wird wohl anerkannt werden müssen, daß das Eisenbahnministerium auch bei der von ihm unter dem Zwange der Verhältnisse in Erwägung gezogenen Erhöhung der Manipulationsgebühren die pflichtgemäße Obsorge für die Interessen der heimischen Produktion nach jeder Richtung hin zu betätigen bemüht ist.

Das Eisenbahnministerium glaubt sich der Erwartung hingeben zu dürfen, daß der Staatseisenbahnrat die Position der Regierung würdigen und sich der Einsicht nicht verschließen werde, daß die vom Eisenbahnministerium in Erwägung gezogene Bedeckung der erhöhten Selbstkosten unvermeidlich sei, nachdem der Staat als Betriebsunternehmer ebenso wie jeder private Unternehmer im Falle einer nicht etwa nur vorübergehenden erheblichen Steigerung der Selbstkosten zu einer entsprechenden Regelung des Entgeltes für seine Leistungen schreiten muß.

Was die Bedeckungsform betrifft, so glaubt zwar das Eisenbahnministerium angesichts der vorstehend erörterten Sachlage der Bedeckung des Mehrerfordernisses im Wege eines Zuschlages zu den Manipulationsgebühren auch vom Standpunkte der Verfrächter einer anderen Bedeckungsform den Vorzug geben zu sollen; dasselbe wäre jedoch gern bereit, auch eine andere Bedeckungsform in Betracht zu ziehen, falls eine solche etwa seitens des Staatseisenbahnrates bei gleichem finanziellen Effekte als für die Verfrächter weniger lästig erachtet werden sollte.

Ich bin am Schlusse meiner Ausführungen angelangt und möchte nur noch beifügen, daß das Eisenbahnministerium mit Rücksicht darauf, als es nicht möglich war, eine Vorlage über die erst in allerjüngster Zeit aktuell gewordene Frage der Erhöhung der Manipulationsgebühren dem Staatseisenbahnrate für die diesmalige Sitzung zeitgerecht zu unterbreiten, beabsichtigt hatte, für die Beratung dieses Gegenstandes den Staatseisenbahnrat zu einer besonderen Session einzuberufen.

Nachdem jedoch durch den vorliegenden Antrag die Regierung aufgefordert wurde, dem Staatseisenbahnrate ihre Absichten hinsichtlich einer Reform der Gütertarife der Staatsbahnen kundzugeben, glaubte das Eisenbahnministerium nicht zögern zu sollen, dem Staatseisenbahnrate das Projekt der Erhöhung der Manipulationsgebühren zum Zwecke der Erstattung einer gutachtlichen Äußerung zu unterbreiten."

An der hierauf folgenden Debatte beteiligten sich die Mitglieder Dr. Licht, Brieß, Luckmann, Dr. Caspaar, Janotta, Neuber, Ullmann, Dr. Chiari und Gröger, von welchen sowohl die grundsätzliche Seite der Frage als auch einzelne Details der geplanten Tarifmaßnahme, insbesondere hinsichtlich deren Rückwirkung auf den Transport der Massenartikel, wie Kohle, sowie hinsichtlich der verhältnismäßig stärkeren Belastung des Nahverkehres erörtert wurden; Mitglied Dr. Chiari wies namentlich auf die Möglichkeit einer ungünstigen Wirkung dieser Maßnahme auf die im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen hin.

Nachdem von seiten eines Mitgliedes noch die Frage aufgeworfen worden war, ob eine Erhöhung der Manipulationsgebühren auch auf den Privatbahnen eintreten werde, und Sektionschef Dr. Röll auf die vorgebrachten Einwendungen, bezw. Anfragen ausführlich erwidert hatte, wurde über Antrag des Mitgliedes Dr. Licht der Beschluß gefaßt, dem Plenum des Staatseisenbahnrates die Einsetzung eines zwölfgliedrigen Spezialkomitees zu empfehlen, welches die Aufgabe hätte, in der gegenständlichen Angelegenheit für den Staatseisenbahnrat ein Gutachten zu erstatten.

Als Delegierte wurden die Mitglieder Bondy, Brieß (Obmann), Dr. Chiari (Obmannstellvertreter), Dattner, Deutsch, Hamburger, Janotta, Dr. Licht (Referent), Luckmann, Graf Szeptycki, Wolfbauer und Załoziecki vorgeschlagen.

Gleichzeitig hat der Ausschuß über Anregung des Mitgliedes Bondy beschlossen, daß es auch den im Spezialkomitee nicht vertretenen Mitgliedern des Staatseisenbahnrates gestattet sein soll, dem Komitee schriftliche Äußerungen zum Gegenstande abzugeben.

Zwei Anträge des Mitgliedes Dr. Stephan Licht wegen Zugänglichmachung der vom Eisenbahnministerium getroffenen eisenbahntarifarischen Entscheidungen für das verfrachtende Publikum und wegen regelmäßiger Veröffentlichung der Tarifbegünstigungen bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen und bei den Privatbahnen zu Beginn eines jeden Jahres wurden vom Ausschusse zur tunlichsten Berücksichtigung durch das Eisenbahnministerium empfohlen.

Hierauf gelangten die Angelegenheiten des Güterverkehres zur Beratung. Zunächst wurde der in der Berner Konferenz zur Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr gegen das

Votum Österreichs, Ungarns und noch dreier Vertragsstaaten angenommene Antrag wegen Erhöhung des Normalsatzes für regelmäßigen Gewichtsverlust von 1 Prozent auf 2 Prozent bei den Artikeln Schweinsborsten, Pferdehaare, Hölzer, Flachs, Hanf, Salz, Dünger, Erden und Steinkohlen in Diskussion gezogen.

Nachdem Sektionschef Dr. Max Freiherr von Buschman den Standpunkt der Regierung in dieser Frage ausführlich dargelegt hatte, beschloß der Ausschuß, dem Plenum zu empfehlen, daß die Regierung ersucht werde, dem vorliegenden Antrage der Berner Revisionskonferenz die Zustimmung nicht zu erteilen.

Bezüglich des Antrages der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Rußmann, sowie des mit diesem im Zusammenhange stehenden Antrages des Mitgliedes Hermann Gessele, betreffend die eheste Aufhebung der in letzter Zeit verfügten Herabsetzung der Ladefristen, gab der Regierungsvertreter die Erklärung ab, daß das Eisenbahnministerium die nachteiligen Folgen der in Rede stehenden Maßnahme vom kommerziellen Standpunkte nicht verkenne und nach Möglichkeit bestrebt sein werde, diese Verfügung, sobald es tunlich sei, wieder aufzuheben.

Der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen Abänderung der Bestimmung des österreichisch-ungarischen Tarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt B II a, betreffend die Wahl der Abfertigung von Sendungen lebender Tiere nach dem Bodenflächentarife oder nach dem Gewichtstarife durch den Absender, wurde durch die Erklärung des Regierungsvertreters, daß das Eisenbahnministerium die Eliminierung dieser Bestimmung bereits bei der Eisenbahn-Direktorenkonferenz beantragt habe, gegenstandslos.

Von den sodann verhandelten Initiativanträgen seien hervorgehoben der Antrag der Ersatzmänner Dr. Alois Bauer und Franz Staňek wegen Einräumung tarifarischer Begünstigungen zur tunlichsten Förderung des Flachsbaues, bezüglich dessen der Vertreter des Eisenbahnministeriums Regierungsrat Bardas die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen bereits zugestandenen Ermäßigungen zur Kenntnis brachte und erklärte, daß auch die Privatbahnen Tarifermäßigungen in Aussicht gestellt hätten.

Der Antrag des Mitgliedes Robert Freiherrn von Biedermann wegen Erstellung von Stationstarifen für österreichisches Petroleum nach den östlich von der Elbe gelegenen deutschen Stationen auf Grund des deutschen Spezialtarifes III bis zum 1. März 1906, zu welchem Zeitpunkte infolge des Inslebentretens des neuen deutsch-österreichischen Handelsvertrages die Konzedierung der billigen Sätze dieses Spezialtarifes für österreichisches Petroleum zu gewärtigen ist, fand seine Erledigung durch die Mitteilung des Regierungsvertreters Ministerialrates Dr. Franz Schonka, daß die erforderlichen Verhandlungen bereits eingeleitet worden seien.

Ein Antrag des Mitgliedes Dr. Friedrich Nitsche fordert das Eisenbahnministerium auf, tunlichst rasch geeignete Maßnahmen zur Ermöglichung eines zweckmäßigeren und schnelleren Obstversandes einzuleiten, bezüglich dessen der Ausschuß beantragt, die Angelegenheit dem Eisenbahnministerium zum Studium zu empfehlen.

Ferner stellte Mitglied Moritz Steindler einen Antrag wegen Zulassung der Entnahme von Mustern bei Wagenladungen.

Sektionschef Dr. Röll erklärte, daß das Eisenbahnministerium, nachdem die Privatbahnverwaltungen sich gegen diese Anregung ablehnend verhalten, die Zulassung der Bemusterung wenigstens bei Getreidesendungen unter gewissen Kautelen für den Bereich der k. k. Staatsbahnen ins Auge gefaßt habe.

Im Ausschusse für allgemeine Angelegenheiten, in welchem Obmann Dr. Viktor Ruß den Vorsitz führte, bildeten nach Erledigung der Mitteilungen unter den wichtigeren Gegenständen zunächst die unter einem verhandelten Anträge des Mitgliedes Otto Günther, betreffend Ergreifung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Wiener Stadtbahn, und des Mitgliedes Karl Ritter von Hornbostel, betreffend Einberufung einer Kommission zur Beratung und Antragstellung hinsichtlich der zur Ermöglichung günstiger Betriebsergebnisse bei der Wiener Stadtbahn geeigneten Mittel, den Gegenstand einer längeren eingehenden Debatte.

Von seiten des Regierungsvertreters Oberbaurates Rank wurde erklärt, daß die betriebführende Staatseisenbahnverwaltung die von den Rednern hervorgehobenen Übelstände zum Teile zugeben müsse, jedoch bestrebt sei, durch Maßnahmen sowohl tarifarischer, wie auch betriebstechnischer Natur das Betriebsdefizit nach Möglichkeit herabzumindern. Eine einschneidende Besserung dieser Verhältnisse sei freilich — wie dies bereits seitens einiger Redner betont worden sei — nur bei Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn zu gewärtigen. Die diesfälligen Versuche seien auch bereits begonnen worden und werde deren Fortführung durch ein Jahr notwendig sein, um alle in Betracht kommenden Verhältnisse klarstellen und zu einem abschließenden Urteile gelangen zu können.

Schließlich wurde der Antrag Günther in nachstehender Fassung einstimmig der Plenarversammlung zur Annahme empfohlen: „Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, einschneidende Maßnahmen zu treffen, um die Stadtbahn ihrem eigentlichen Zwecke zuzuführen, also vorerst mit Beschleunigung den elektrischen Betrieb mit dichtem Zugsverkehre einzuführen und die schon jetzt abstellbaren Mißstände zu beseitigen“; hingegen wurde der Antrag des Mitgliedes Ritter von Hornbostel auf Einberufung einer eigenen Kommission zu diesem Zwecke abgelehnt.

Zu dem weiteren Antrage des Mitgliedes Otto Günther wegen tunlichster Hintanhaltung von Störungen im Verkehre auf den Eisenbahnen aus Anlaß von Manövern und Beschränkung der absolut unvermeidlichen Störungen auf das geringste Maß, sowie wegen rechtzeitiger Verständigung der betroffenen wirtschaftlichen Kreise von derartigen Verkehrshindernissen wurde die Erklärung des Regierungsvertreters Ministerialsekretärs Dr. Ritter v. Pichler zur Kenntnis genommen, daß der dem Antrage zugrunde liegende, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn betreffende Beschwerdefall dem Reichs-Kriegsministerium Anlaß geboten habe, den Korpskommandanten die rechtzeitige Verständigung der Bahnverwaltungen von bevorstehenden Manövern zur Pflicht zu machen. Das Eisenbahnministerium habe seinerseits die Staatsbahn-Direktionen und die Privatbahnverwaltungen aufgefordert, die betroffenen wirtschaftlichen Kreise von dem Eintritte der durch Manöver verursachten Verkehrshindernisse raschestens zu verständigen.

Hierauf gelangten mehrere die Beseitigung des Güterwagenmangels bei den österreichischen Staatsbahnen betreffende Initiativanträge der Mitglieder Leopold Baczewski, Ignaz Rußmann, Hermann Gessele und Josef Gregor, sowie des Ersatzmannes Dr. Stephan Smal-Stocki zur Verhandlung. Nach warmer Befürwortung dieser Anträge durch die Antragsteller und die Mitglieder Bloch und Epstein, welche sämtlich unter Hinweis auf die schon seit Jahren beklagten Übelstände eine energische Aktion des Eisenbahnministeriums in der Beschaffung von Wagen verlangten, gab von seiten des Eisenbahnministeriums der Direktor des Zentral-Wagendirigierungsamtes Regierungsrat Freund an der Hand der vorliegenden amtlichen Nachweise in längerer, von der Versammlung sehr beifällig aufgenommener Rede ein Bild der bezüglich des Wagenbedarfes und seiner Bedeckung auf den einzelnen Netzen der österreichischen Staatsbahnen im Laufe der diesjährigen Kampagne bestandenen Verhältnisse und kam zu dem Schlusse, daß, während auf dem nordöstlichen und mährisch-schlesischen Staatsbahnnetze ein Wagenmangel in diesem Jahre nicht eingetreten sei, auf den westlichen Staatsbahnlinien allerdings ein empfindlicher Wagenmangel sich fühlbar gemacht habe. Dieser sei aber auf ganz besondere, nicht vorauszusehende Ursachen zurückzuführen, nämlich auf die Massentransporte von Kartoffeln und Rüben aus Böhmen nach den westlichen Provinzen Deutschlands, nach der Schweiz und sogar nach Belgien und Holland, ferner auf die in der letzten Zeit stark gestiegene Viehausfuhr nach Deutschland, endlich auf die sogenannte passive Resistenz, deren Nachwirkungen noch heute zu fühlen seien. Die während der gegenwärtigen Verkehrsperiode gesammelten Erfahrungen haben übrigens das Eisenbahnministerium veranlaßt, Maßnahmen vorzubereiten, durch welche in Hinkunft eine engere Fühlungnahme mit den Kreisen der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie zu dem Zwecke hergestellt werden solle, daß die durch wechselnde Konjunkturen gebotenen Vorkehrungen auch auf dem Gebiete des Wagendienstes zeitgerecht getroffen werden können. Unbeschadet dessen verkenne die Regierung nicht die Notwendigkeit, eine der nachweisbaren Verkehrssteigerung und dem notwendigen Ersatze an Güterwagen entsprechende Vermehrung des Wagenparkes in Aussicht zu nehmen, und habe bereits das Finanzministerium zugestimmt, daß ein höherer Betrag für diese Zwecke der Zuwendung zugeführt werde; hierdurch werden nicht nur die der Bedeckung des Wagenbedarfes gegenwärtig entgegenstehenden Schwierigkeiten beseitigt werden, sondern es werde auch der Wagenbauindustrie ermöglicht werden, ihre Arbeiten auf einen längeren Zeitraum gleichmäßig und zweckentsprechend zu verteilen.

Der Ausschuß beschloß hierauf nach längerer Debatte, dem Plenum des Staatseisenbahnrates den Antrag zur Annahme zu empfehlen, es möge das Eisenbahnministerium allerdringendst gebeten werden, endlich dem Übel des Wagenmangels bei den Staatsbahnen durch reichliche Ergänzung des Wagenparkes zu steuern, namentlich aber dafür Sorge zu tragen, daß dem Exporte der allernächsten Monate auf den Staats- und Privatbahnen Güterwagen in genügender Zahl zur Verfügung gestellt werden.

Zugleich möge der Staatseisenbahnrat den Wunsch aussprechen, daß die Nachschaffung des durch den steigenden Verkehr stetig steigenden Bedarfes von Betriebsmitteln auch jene Stetigkeit erhalte, welche für die gleichmäßige Tätigkeit der Betriebsmittelproduktion von größtem Werte sei. Die Verhandlung wurde hierauf in diesem Ausschusse abgebrochen.

In der wieder aufgenommenen Sitzung erregte besonderes Interesse der erneuert eingebrachte Antrag des Mitgliedes Dr. Wilhelm Franz Exner, betreffend ungesäumte Organisation eines Zentralstudienbureaus und der für dasselbe unentbehrlichen Versuchsanstalten, welcher vom Antragsteller in längerer Rede unter Hinweis auf die im Auslande bestehenden gleichartigen Einrichtungen, welche sich vom größten Nutzen erwiesen haben, wärmstens befürwortet wurde.

Namens der Regierung gab Sektionschef Dr. Alfred Freiherr v. Buschman die Erklärung ab, daß das Eisenbahnministerium diese Anregung vom Anfange an mit vollem Ernste erfaßt habe und weiter verfolge, daß aber im Hinblicke auf den bedeutenden finanziellen Aufwand, den die Realisierung dieses Projektes erfordere, bei aller Beschleunigung der diesfälligen Arbeiten eine genaue und reifliche Erwägung aller in Betracht kommenden Momente notwendig sei. Das Eisenbahnministerium habe daher zunächst dieses Projekt, sowie die mit demselben innig zusammenhängende Anregung des Ingenieur- und Architektenvereines zur Errichtung eines Zentral-Laboratoriums für das Untersuchungswesen der Technik der österreichischen Eisenbahn-Direktorenkonferenz, als der für eine weitere Verfolgung dieser gleichmäßig alle österreichischen Bahnverwaltungen berührenden Anregungen berufensten Stelle zum Studium und zur eingehenden Begutachtung überwiesen und könne erst nach Einlangen dieses Gutachtens, welches unter Mitwirkung der hervorragendsten leitenden Eisenbahntechniker Österreichs zustande kommen werde, entscheidende Entschlüsse in dieser Frage fassen. Das Eisenbahnministerium werde übrigens auch bei den im Zuge befindlichen Studien, betreffend die Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung, die vorliegenden Vorschläge mit in ernste Erwägung ziehen. Der Ausschuß beschloß sodann, den Antrag dem Plenum zur Annahme zu empfehlen.

Bei Beratung des Antrages des Mitgliedes Gregor und des Ersatzmannes Dr. Smal-Stocki, mit welchem eine möglichst weitgehende Ausgestaltung der Befugnisse der mit dem Publikum in unmittelbarem Verkehre stehenden Dienststellen bei der in Aussicht genommenen Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung verlangt wird, erklärte Sektionschef Dr. Freiherr v. Buschman, daß das Eisenbahnministerium dieser Anregung sympathisch gegenüberstehe und dieselbe bei den im Zuge befindlichen Studien, betreffend die Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung, mit in ernsteste Erwägung ziehen werde. Das Eisenbahnministerium habe übrigens, wie aus den Zeitungsberichten bekannt sei, erst in allerjüngster Zeit eine provisorische Verfügung getroffen, welche bezwecke, eine engere Fühlungnahme der ihm unterstehenden Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung mit den Verfrächtern und sonstigen Interessenten anzubahnen und zu erhalten. Diese Maßnahmen des Eisenbahnministeriums wurden vom Ausschusse mit Befriedigung zur Kenntnis genommen; im Verlaufe der weiteren Debatte wurde jedoch schließlich über Vorschlag des Sektionschefs Dr. Exner beschlossen, an das Plenum den Antrag zu stellen, es sei das Eisenbahnministerium zu ersuchen, bei der im Zuge befindlichen Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung ein Votum des Staatseisenbahnrates einzuholen.

Hervorhebung verdient auch ein Antrag des Mitgliedes Josef Gröger auf Errichtung einer k. k. Staatsbahn-Direktion im westlichen Böhmen, bezüglich dessen Sektionschef Dr. Freiherr v. Buschman namens des Eisenbahnministeriums erklärte, daß dasselbe die Überlastung der beiden in Böhmen gelegenen Staatsbahn-Direktionen und das Bedürfnis einer Abhilfe unter den gegenwärtigen Organisationsverhältnissen auch seinerseits anerkenne. In welcher Weise dies geschehen solle, bilde gleichfalls einen Gegenstand der Erwägung bei den in vollem Zuge befindlichen Studien über die Reorganisation, deren baldiger Abschluß zu gewärtigen ist.

Weiter wurde der Antrag des Mitgliedes Dr. Stephan Licht wegen schleuniger Vorbereitung der legislativen Reform der veralteten Eisenbahn-Betriebsordnung vom Jahre 1851 und Erlassung der zur Vereinfachung, Beschleunigung und Modernisierung des Verkehrsdienstes notwendigen Verfügungen im administrativen Wege zur Annahme durch das Plenum empfohlen.

Im Ausschusse für Fahrordnungsangelegenheiten, dessen Beratungen an Stelle des erkrankten Obmannes Viktor Riedl v. Riedenstein dessen Stellvertreter Handelskammerpräsident Josef Houdek leitete, gelangten nach Erledigung der Mitteilungen des Eisenbahnministeriums und der Grundzüge für den Sommerfahrplan 1906 zahlreiche Initiativanträge der einzelnen Mitglieder des Staatseisenbahnrates zur Verhandlung.

Aus der großen Anzahl derselben ist für weitere Kreise von Interesse der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Rußmann auf eheste Erstellung einer neuen Nachtschnellzugsverbindung von Lemberg nach Wien und vice versa im Sinne der vom Staatseisenbahnrate wiederholt gefaßten diesfälligen Beschlüsse, welcher trotz der Erklärung des Regierungsvertreters Ministerialrates Karl Pascher, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn sich gegen das Projekt ablehnend verhalte, angenommen wurde.

Weiter wurde der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen Verbesserung der direkten Schnellzugsverbindungen zwischen Prag und Nürnberg und in weiterer Fortsetzung nach Frankfurt, Köln und London durch Einführung eines neuen Nachtschnellzuges von Prag über Pilsen—Eger nach Nürnberg und Einführung eines neuen Tagesschnellzuges über Pilsen—Furth i. W.—Schwandorf nach längerer lebhafter Debatte dem Eisenbahnministerium zum Studium empfohlen.

Bei dem Antrage des Mitgliedes Ludwig Christ wegen Verbesserung des Verkehres zwischen Oberösterreich und München durch Führung lokaler Schnellzüge Wels—Simbach zum Anschlusse an die bayerischen Schnellzüge wurde beschlossen, dem Plenum die Abtretung an das Eisenbahnministerium zur Erwägung für einen späteren Zeitpunkt vorzuschlagen.

Ein Antrag des Mitgliedes Josef Gröger auf Verbesserung des Schnellzugsverkehres auf der Staatsbahnstrecke Prag—Pilsen—Eger wurde, in Verbindung mit einem ähnlichen Antrage des Mitgliedes Gottlieb Bondy, zur Überweisung an das Eisenbahnministerium zum Studium empfohlen.

Ein gleicher Beschluß wurde bezüglich des Antrages des Mitgliedes Heinrich Jenewein wegen ganzjähriger Führung eines Tagesschnellzuges von Triest nach Innsbruck nach Eröffnung der neuen Staatsbahnlinie Aßling—Görz—Triest gefaßt.

Besonders erwähnenswert ist auch ein Antrag des Mitgliedes Alfred Deutsch wegen Einberufung einer Konferenz der am Verkehre mit der Stadt Reichenberg beteiligten Bahnverwaltungen behufs Feststellung der anläßlich der deutschböhmischen Ausstellung Reichenberg 1906 einzuleitenden Verkehrsmaßnahmen. Derselbe wurde nach warmer Befürwortung durch den Antragsteller, welcher auch für die bereits im Sommerdienste 1905 auf der Linie Reichenberg—Grünthal eingeführten Verbesserungen der Fahrordnung dem Eisenbahnministerium seinen Dank aussprach, zur Annahme durch das Plenum empfohlen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 357. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. November wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Verweigerung der Bewilligung zur Teilnahme der Bahnwerkstättenarbeiter der Staatsbahnen an der am 28. November stattgehabten Wahlrechtsdemonstration.

II. An den Herrn Leiter des Handelsministeriums und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Ryzanek und Genossen, betreffend den Waggonmangel auf den Staats- und Privatbahnen.

In der 358. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Dezember wurden an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Formanék und Genossen, betreffend die Behinderung des Verkehres auf der Reichsstraße Königgrätz—Poděbrad durch den Bahnhof der Nordwest- und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in Königgrätz;

2. der Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen, betreffend die Beförderung von Obst und Gemüse auf den k. k. Staatsbahnen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Tarnów nach Szczucin. (Typenplan für die Neigungszeiger.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. November den vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Typenplan für die Neigungszeiger der im Baue befindlichen Lokalbahn Tarnów-Szczucin genehmigt. [E.-M.-Z. 54.696.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau. (Pläne für die in den Stationen, bezw. Haltestellen der Teilstrecke Ernstbrunn—Mistelbach vorgesehenen Hochbauten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Pläne für die in den Stationen, bezw. Haltestellen Niederleis, Grafensulz, Schletz, Asparn a. d. Zaya und Mistelbach der Teilstrecke Ernstbrunn—Mistelbach der Lokalbahn Ernstbrunn-Hohenau vorgesehenen Hochbauten vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Überprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geleitet. [E.-M.-Z. 50.470.]

Normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Bludenz nach Schruns (Montafonbahn). (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. November die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung der normalspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Bludenz nach Schruns (Montafonbahn) in ihrem Wirkungskreise vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die genannte Dienststelle ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Amtshandlung, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die in Rede stehende Lokalbahn namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 54.351.]

Schmalspurige elektrische Kleinbahn im Stadtgebiete von Troppau. (Erteilung der Betriebsbewilligung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der elektrischen Kleinbahn im Stadtgebiete von Troppau wurde von der bezüglichen Kommission die Betriebsbewilligung für die genannte Kleinbahn ab 4. Dezember ex commissione erteilt.

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Neuhaus nach Wobratein. (Projekte für die Mauerwerksanlagen und die eisernen Tragwerke der Brücken in km 17·521, km 19·294 und 36·100.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. November die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projekte für die Mauerwerksanlagen und die eisernen Tragwerke der Brücken in km 17·521, km 19·294 und km 36·100 der in Bauausführung befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Neuhaus-Wobratein von 6 m, bezw. 10 m und 6 m Lichtweite zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 50.907.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl. (Projekt für ein Frachten- und Zollmagazin in der Station Reutte.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck vorgelegte Projekt für die Errichtung eines Frachten- und Zollmagazines in der Station Reutte der Lokalbahn Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Überprüfung im Sinne der Bestimmungen des § 22 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Prüfungsergebnisses den Baukonsens hierfür im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 52.451.]

— (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. November die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, die technisch-polizeiliche Prüfung der normalspurigen Lokalbahn von Reutte zur Reichsgrenze nächst Schönbichl in ihrem Wirkungskreise vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die genannte Dienststelle ermächtigt, im Falle eines günstigen Ergebnisses dieser Amtshandlung, sowie bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung erforderlichen Voraussetzungen die Betriebsbewilligung für die in Rede stehende Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 54.352.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Petersdorf nach Winkelsdorf. (Anordnung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Durchführung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen der Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf mit dem Beginne am 11. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 52.276.]

Ausland.

Bayern. (Probefahrt mit neuen Personenzugs-Lokomotiven.) Am 16. November fand auf der Bahnstrecke München—Salzburg die Hauptprobefahrt mit der neuen Personenzugs-Lokomotive P 3/5 der Bayerischen Staatseisenbahnen statt. Diese neuen Lokomotiven sind imstande, Personenzüge von 350 t Gewicht mit 80 km Stundengeschwindigkeit, Güterzüge von 550 t Gewicht mit 60 km und Schnellzüge von 250 t Gewicht mit 90 km Geschwindigkeit in der Stunde zu befördern.

Oldenburg. (Großherzogl. Oldenburgische Staatseisenbahnen: Station Rodenkirchen.) Die an der Bahnstrecke Brake (Oldbg.)—Blexen gelegene Station Rodenkirchen erhält die nähere Bezeichnung „Rodenkirchen (Oldbg.)“.

Niederlande. (Betriebseröffnung.) Am 1. November ist die 44·645 km lange Teilstrecke Coevorden—Gasselternyeveen der Nord-Ost-Lokalbahn dem öffentlichen Betriebe übergeben worden. Den Betrieb führt die „Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen“.

Italien. (Elektrische Bahn Mailand-Bergamo.) Die zwischen Mailand und Bergamo geplante 42 km lange Bahnlinie führt über Osio, Trezzo, Basiano, Gorgonzola und Cerusco. Die größte Steigung beträgt 11 Promille; die Krümmungshalbmesser sind derart bemessen, daß die Personenzüge anstandslos mit einer Geschwindigkeit von 90 km pro Stunde verkehren können. Zur Zugförderung wird wahrscheinlich hochgespannter Einphasenstrom gewählt werden.

Nordfriesische Lokalbahn-Gesellschaft. Holländische Eisenbahn-Gesellschaft. (Wechsel in der Betriebsführung.) Mit 1. November sind die Strecken der Nordfriesischen Lokalbahn-Gesellschaft: Leeuwarden-Stiens-Metslawier, Stiens-Tjummarum-Harlingen, Tjummarum-Franeker in den Betrieb der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

Rußland. (St. Petersburg-Wologdaer Eisenbahn.) Am 1./14. Oktober ist der Personenverkehr auf der St. Petersburg-Wologdaer Eisenbahn eröffnet worden.

— (Zweiglinie Swanka—Gostinopolje—Pristan der St. Petersburg-Wologdaer Eisenbahn.) Am 15./29. September ist der zeitweilige Personen- und Güterverkehr auf der 13 Werst langen Zweiglinie Swanka—Gostinopolje—Pristan der St. Petersburg-Wologdaer Eisenbahn eröffnet worden.

— (Bogoßlower Eisenbahn.) Am 1./14. November ist der zeitweilige Personen- und Güterverkehr auf der Bogoßlower Eisenbahn eröffnet worden.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CLXIX. Stückes.) Das am 23. November 1905 herausgegebene CLXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2121: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. November 1905, Z. 52.324, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 2122: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 11. November 1905, Z. 179.582, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Borstenviehverkehr im Bezirke Srebrenica.

Nr. 2123: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. November 1905, Z. 52.151, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Rann in Steiermark nach Kroatien-Slawonien.

— (Inhalt des CLXX. Stückes.) Das am 24. November 1905 herausgegebene CLXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2124: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 18. November 1905, Z. 56.843, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2125: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 20. November 1905, Z. 55.465, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2126: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 7. November 1905, Z. 177.425, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Verkehr mit Borstenvieh im Bezirke Bjelina.

— (Inhalt des CLXXI. Stückes.) Das am 25. November 1905 herausgegebene CLXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2127: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 18. November 1905, Z. 35.058, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 2128: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 18. November 1905, Z. 164.565, betreffend die Maßnahmen aus Anlaß der Maul- und Klauenseuche in Galizien.

— (Inhalt des CLXXII. Stückes.) Das am 27. November 1905 herausgegebene CLXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2129: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. November 1905, Z. 52.734, betreffend die Aufhebung der Einfuhrverbote für Schweine aus den politischen Bezirken Cilli (Steiermark) und Rudolfswert (Krain) nach Kroatien-Slawonien.

Nr. 2130: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 23. November 1905, Z. 35.425, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLXXIII. Stückes.) Das am 23. November 1905 herausgegebene CLXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2131: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. November 1905, Z. 285.861, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Wein etc.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

Für Artikel (als Frachtgut)	Von	Nach	Bei Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
			Frachtsätze für 100 kg in Heller		
Wein und Weinmost, mit Ausnahme von Obstwein (Cider) und Schaumwein (Champagner)	Mór (S.B.)	Simmering (St.E.G.)	181	160	155
Fässer von Holz, leere, gebrauchte, unter 8·5 hl Gehalt	Simmering (St.E.G.)	Mór (S.B.)	151	—	—

Wien, am 30. November 1905. S.B. Z. 14.234-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1867]

Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung direkter Fahrpreise und Gepäckssätze.

Mit 1. Jänner 1906 werden im Verkehre von Sebnitz nach Karlsbad (B.E.B.) über Schandau—Bodenbach—Aussig folgende direkte Fahrpreise (ausschließlich des tarifmäßigen Zuschlages für D- und L-Züge) und Gepäckssätze eingeführt:

Einfache Fahrkarten für Personenzüge II. Klasse	Einfache Fahrkarten für Personenzüge III. Klasse	Rückfahrkarten für alle Züge II. Klasse	Rückfahrkarten für alle Züge III. Klasse	Gepäcksfracht für je 10 kg a) für das Gesamtgewicht	Gepäcksfracht für je 10 kg b) für das Übergewicht
Mark					
9·30	5·40	25·20	14·20	0·54 *)	0·21 *)

*) Auch für den Verkehr nach Sebnitz gültig.

Prag, am 30. November 1905. B.E.B. Z. 45.263/05.

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1868]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Heft 2.

Einbeziehung der Station Sianki in den Holzausnahmetarif B.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Sianki in den Holzausnahmetarif B einbezogen.

Im Haupttarife ist nachzutragen:

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Schnittafel II a, Ausnahmetarif B für 100 kg in Pfennig
59	Sianki	102

Seite	Zwischen und	K. k. Staatsbahn-Direktion	Schnittafel A Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
179	Sianki	Lemberg	481	496	547	474

Wien, am 30. November 1905. T.-A.-B.-Z. 23.306/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1869]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes des Ausnahmetarifes Nr. 14 B (Glaubersalz u. s. w.).

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 14 B (Glaubersalz u. s. w.) zwischen Schönebeck K. E.D.M. einerseits, Schwaz-Kuttowitz A.T.E. anderseits in Höhe von 95 Pfg. für 100 kg in Kraft.

Wien, am 30. November 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1870]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Brennholzsendungen aller Art können nach der Station Wien Staatseisenbahn-Gesellschaft wieder aufgenommen werden, dagegen bleibt die Aufnahme sonstiger Holzsendungen für diese Station bis auf weiteres noch sistiert.

Wien, am 1. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1871]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Aufhebung von Lieferfristzuschlägen.

Sämtliche infolge der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse bei den obgenannten Bahnen kundgemachten temporären Zuschlagsfristen treten mit dem 4. Dezember 1905 in der Weise außer Kraft, daß für alle Eil- und Frachtgutsendungen, welche vom 4. Dezember 1905 angefangen auf den Linien der obgenannten Bahnen zur Aufgabe gelangen oder auf dieselben übergehen, diese Zuschlagsfristen nicht mehr Anwendung finden.

Wien, am 1. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1872]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Halte- und Verladestelle „Tiefenbach-Saar“ für den Stückgutverkehr.

In der zwischen der Station Olleschau und der Haltestelle Sauerbrunn-Wobern gelegenen, bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eröffneten Halte- und Verladestelle Tiefenbach-Saar der Kaadener Lokalbahnen gelangt mit 10. Dezember 1905 auch die Auf- und Abgabe von Stückgütern unter nachstehenden Bedingungen zur Einführung:

1. Die Aufgabe von Stückgütern in der Haltestelle Tiefenbach-Saar ist auf den Lokalverkehr beschränkt.

2. Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe in Tiefenbach-Saar sind:

a) Explosive Güter;
b) lebende Tiere, mit Ausnahme von Kleinvieh u. dgl., welche, in Kisten, Körben und Steigen verpackt, sowohl als Eil-, als auch als Frachtgut zur Auf-, bezw. Abgabe gebracht werden;
c) Fahrzeuge aller Art;
d) Leichen;
e) Gegenstände von mehr als 7 m Länge;
f) Frachtstücke, deren Einzelgewicht 50 kg übersteigt.

3. In der Halte- und Verladestelle Tiefenbach-Saar wird das aufgelieferte Gut mit dem Frachtbriefe vom Haltestellenpersonale nur interimistisch übernommen und dem Auflieferer eine Interimsbestätigung eingehändigt.

4. Die definitive Übernahme des Gutes zur Beförderung erfolgt in der Verrechnungsstation Radonitz.

Die definitive Aufnahmsbescheinigung wird der Haltestelle übersendet, welche über Wunsch des Aufgebers den Austausch gegen die Interimsbestätigung veranlaßt.

5. Die Frachtberechnung für die in der Haltestelle Tiefenbach-Saar aufgegebenen Sendungen erfolgt unter Zugrundelegung der kilometrischen Entfernungen ab der Haltestelle nach Maßgabe der im Lokaltarife festgesetzten Zoneneinteilung.

Pilsen, im November 1905. St.-B.-D.-Z. 52.183/5.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1873]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Abänderung von Fahrpreisen im Verkehre über Klein-Schwechat.

Vom 1. Dezember 1905 an werden im direkten Personenverkehre zwischen Wien Westbhf., Penzing, St. Veit a. d. W., Lainz, Speising, Ober- und Unter-Hetzendorf und Altmannsdorf einerseits und Fischamend, Götzendorf L.B., Groß-Schwechat, Klein-Neusiedl, Mannersdorf, Mannswörth, Margarethen a. M. und Schwadorf über Klein-Schwechat anderseits die Personenzugsfahrpreise II. Klasse um 50 Heller, jene der III. Klasse um 30 Heller ermäßigt.

Wien, am 30. November 1905. T.-A.-B.-Z. 23.455/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1874]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
K. k. priv. Neutitscheiner Lokalbahn.

Einführung direkter Fahrkarten.

Mit 15. Dezember 1905 gelangen direkte einfache Fahrkarten II. und III. Klasse von Neutitschein L.B. nach Bielitz über Zauchtel—Dzieditz, gültig in der Strecke Zauchtel—Dzieditz für Schnellzüge, sonst für gemischte, bezw. Personenzüge, zur Einführung.

Die bezüglichen Fahrpreise betragen für die II. Wagenklasse K 8·42 und für die III. Klasse K 4·32.

Wien, am 29. November 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich auch namens der beteiligten k. k. priv. Neutitscheiner Lokalbahn.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1875]

Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Haltestelle Campinita.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die bei Campina liegende Haltestelle Campinita in den direkten Verkehr einbezogen. Für Campinita gelten die gleichen Frachtsätze wie für Campina mit einem Zuschlage von 40 Centimes für 1000 kg.

Wien, am 28. November 1905. T.-A.-B.-Z. 22.974/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 140 v. 5. XII. 1905. [1876]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Lokalgüterverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen des ersten Anhanges zum Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 16. Jänner 1906 werden die für Pflastersteine von Schärding nach Wien I (K.E.B.) und Wien II (K.F.J.B.) im ersten Anhange zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, sub Post 141, enthaltenen Frachtsätze außer Kraft gesetzt.

Wien, am 2. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.385/05.

V.-B. Nr 140 v. 5/XII. 1905. [1877]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.
Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900.
Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Juli 1902.

Berichtigungen.

Infolge Einführung eines neuen Eisenbahn-Gütertarifes für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen u. s. w. Eisenbahnen anderseits am 1. Dezember 1905 sind in den Eisen-Ausnahmetarifen der obengenannten Tarifhefte (Ausnahmetarif Nr. 55, Heft 1; Ausnahmetarif Nr. 12, Heft 2; Ausnahmetarif Nr. 10, Heft 3) die Hinweise auf den neuen Eisenbahn-Gütertarif wie folgt zu berichtigen:

Pos. E—6 d*) in „E—7 d*)“;
Pos. E—5 d*) in „E—6 d*)“;
Pos. E—8 und 9*) in „E—9*) und 10*)“;
Pos. E—6 c und d*) in „E—7 c*) und d*)“;
Pos. E—7 c in „E—8 d*)“.

Wien, am 29. November 1905. Ö.N.W.B. Z. 127.874/05.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1878]

Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf.

Einführung eines Nachtrages I zum Lokaltarife.

Mit 1. Jänner 1906 tritt der Nachtrag I zum Tarif-Teil II vom 1. Jänner 1903 in Kraft.

Derselbe enthält textliche Einschaltungen und Abänderungen der besonderen Bestimmungen und Gebühren für den Güterübergang von und nach Stramberg (Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf) nach und von den mittels Schleppbahn an die Station Stramberg der Lokalbahn Stauding-Stramberg angeschlossenen Etablissements und ist um den Preis von 10 Heller pro Exemplar bei der Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32, erhältlich.

Wien, am 30. November 1905. Z. 602-III/05.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1879]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wiederaufnahme des Güterverkehres nach Triest.

Vom 4. Dezember 1905 an werden Frachtgüter nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn und Triest Freihafen Bahnmagazin, mit Ausnahme von Holzsendungen nach Triest k. k. Staatsbahn, wieder unbeschränkt zur Beförderung übernommen.

Vom gleichen Tage an werden nach Triest Freihafen Staatsbahn und Triest Freihafen Südbahn, außer Spiritus in Reservoirwagen, auch Zuckersendungen wieder unbeschränkt zur Beförderung übernommen.

Über Verlangen der k. k. Lagerhäuser in Triest bleibt die Aufnahme aller sonstigen Güter nach Triest Freihafen vorläufig noch sistiert.

Wien, am 3. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1880]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Änderung des Anhanges zum Lokalgütertarife, gültig vom 1. Jänner 1904.

In dem vom 1. Jänner 1904 gültigen Anhange zum Lokalgütertarife, Teil II, sind die Hinweise auf die Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, wie folgt zu ändern:

Bei Post-Nr. 11 ist statt „Pos. E—5" zu setzen: „Pos. E—6";

bei Post-Nr. 16, 17 ist statt „Pos. G—9" zu setzen: „Pos. G—7", und

bei Post-Nr. 29 ist statt „Pos. H—18" zu setzen: „Pos. H—17".

Prag, am 1. Dezember 1905. Z. 36.542/05.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1881]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Lieferfristzuschlag.

Auf Grund des § 63, Abs. 3, Z. 2, des Betriebsreglements und des § 6, Abs. 3, Z. 2, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 56.947 vom 2. Dezember 1905, für Frachtgüter aller Art, einschließlich lebender Tiere, welche vom 4. Dezember 1905 an in Prag B.N.B. zur Auf- oder Abgabe gelangen und von den bisherigen, mit 4. Dezember 1905 aufgehobenen Zuschlagsfristen nicht mehr betroffen werden, ein dreitägiger Lieferfristzuschlag zu den tarifmäßigen Lieferfristen festgesetzt.

Prag, am 2. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1882]

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Allgemeine Bestimmungen und Gebührentarife für den Güterverkehr auf den Schiffahrtslinien der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, gültig vom 1. Juni 1894.

Auf Seite 13 des Tarifes ist nach Position g) „Nachnahmeprovision" neu einzufügen:

„g a) Provision für Verauslagung von Zöllen. Für Verauslagung der Zölle wird $^1/_2$ Prozent des Zollbetrages, mindestens 10 Pfg. für einen Frachtbrief, erhoben."

Diese Bestimmung tritt mit Schiffahrtsbeginn 1906 in Geltung.

Wien, im Dezember 1905.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1883]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben. Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg.

Einführung eines neuen Anhanges zu den Lokalgütertarifen, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906, gelangt ein neuer Anhang zu den Lokalgütertarifen, Teil II, der obbezeichneten Bahnen zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ermäßigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen;

II. Bestimmungen für die Gebührenberechnung in konkurrenzierten Verkehrsrelationen.

Exemplare dieses Anhanges können zum Preise von 1 Krone bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, sowie im Wege der Stationen bezogen werden.

Der vom 1. Jänner 1905 gültige Anhang tritt mit 31. Dezember 1905 außer Kraft.

Wien, am 1. Dezember 1905. S.B. Z. 13.977-C I/05.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1884]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Änderung im Verbandsgütertarife, Teil II.

Mit dem 1. Jänner 1906 erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 28 unter A folgende Fassung:

„A. Magnesitziegel (Magnesitsteine), unverpackt; im Falle der Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien,*) auch in beliebiger Verpackung.

*) Siehe die Kontrollvorschriften auf Seite 13 des Tarifes."

Wien, am 29. November 1905. S.B. Z. 14.013-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905. [1885]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Aufhebung der auf den österr. Eisenbahnen aus Anlaß der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse eingeführten Lieferfristzuschläge (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134).

A. Für den Lokalverkehr nachstehender Bahnen:

a) K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) mit Gültigkeit vom 5. November 1905 für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktionen Prag und Pilsen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1670].)

Diese Zuschlagsfrist wurde mit Gültigkeit vom 23. November 1905 außer Kraft gesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 135 vom 23. November [1796].)

Wegen der für Prag k.k.St.B. festgesetzten Zuschlagsfrist siehe unten.

2. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest mit Gültigkeit vom 11. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1739].)

Diese Zuschlagsfrist trat mit 23. November 1905 außer Kraft. (Vrdgs.-Bl. Nr. 135 vom 23. November [1795].)

Wegen der für den Bereich der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest anläßlich der Güterstauung in Triest eingeführten Zuschlagsfrist siehe unten.

3. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck mit Gültigkeit vom 12. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 132 vom 16. November [1729].)

Diese Zuschlagsfrist trat mit Ablauf des 18. November 1905 außer Wirksamkeit. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1799].)

b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), welche in Prag B.N.B. zur Aufgabe gebracht, bis zum 5. November 1905 diese Station noch nicht verlassen hatten oder die

nach Prag B.N.B. adressiert waren und bis zum 5. November 1905 noch nicht zum Bezuge bereitgestellt wurden oder die nach diesem Zeitpunkte in Prag B.N.B. zur Auf- oder Abgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1661].)

2. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) des Lokalverkehres der Böhmischen Nordbahn und der von ihr betriebenen Lokalbahnen mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1674] und Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1683].)

Die ad 1 und 2 angeführten Zuschlagsfristen wurden mit Ablauf des 25. November 1905 aufgehoben. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

3. Eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen für Frachtgüter aller Art (ausgenommen lebende Tiere und leicht verderbliche Güter), welche vom 26. November 1905 angefangen zur Aufgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

Diese Zuschlagsfrist trat mit 4. Dezember 1905 außer Kraft. (Vrdgs.-Bl. Nr. 140 vom 5. Dezember [1872].)

(Wegen der für Prag B.N.B. eingeführten Zuschlagsfrist siehe unten.)

c) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1695] und Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1653].)

Diese Zuschlagsfrist wurde mit Ablauf des 25. November 1905 aufgehoben. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

2. Eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen für Frachtgüter aller Art (ausgenommen lebende Tiere und leicht verderbliche Güter), welche vom 26. November 1905 angefangen zur Aufgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

Diese Zuschlagsfrist trat mit 4. Dezember 1905 außer Kraft. (Vrdgs.-Bl. Nr. 140 vom 5. Dezember [1872].)

d) K. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) mit Gültigkeit vom 9. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1693].)

Diese Zuschlagsfrist wurde mit Gültigkeit vom 23. November 1905 außer Kraft gesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 135 vom 23. November [1796].)

e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) rücksichtlich der in Böhmen gelegenen Linien der Gesellschaft mit Gültigkeit vom 8. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1678].)

2. Vorstehende Zuschlagsfrist wurde ab 12. November 1905 auf das ganze gesellschaftliche Netz ausgedehnt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 vom 14. November [1716].)

Die ad 1 und 2 angeführten Zuschlagsfristen wurden mit Ablauf des 25. November 1905 aufgehoben. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

3. Eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen für Frachtgüter aller Art (ausgenommen lebende Tiere und leicht verderbliche Güter), welche vom 26. November 1905 angefangen zur Aufgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

Diese Zuschlagsfrist trat mit 4. Dezember 1905 außer Kraft. (Vrdgs.-Bl. Nr. 140 vom 5. Dezember [1872].)

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für Frachtgutsendungen, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, die im Lokalverkehre der Südbahn auf der Strecke Wien—Triest zur Auf- oder Abgabe gelangen, bezw. diese Strecke transitieren, mit Gültigkeit vom 11. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1701].)

Diese Zuschlagsfrist trat mit 23. November 1905 außer Kraft. (Vrdgs.-Bl. Nr. 135 vom 23. November [1795].)

(Wegen der für die Linie Wien—Triest anläßlich der Güterstauung in Triest eingeführten Zuschlagsfrist siehe unten.)

B. Für den Wechselverkehr mit fremden Bahnen.

B I. Verkehr mehrerer Bahnen, welche Zuschlagsfristen eingeführt haben, untereinander:

Bahnen	Zuschlagsfrist
1. a) K. k. österr. Staatsbahnen. Für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktionen Prag und Pilsen mit Gültigkeit vom 5. November 1905, für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest mit Gültigkeit vom 11. November 1905 und für die Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck mit Gültigkeit vom 12. November 1905. b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn. Mit Gültigkeit vom 5. November 1905. c) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Gültig vom 6. November 1905. d) K. k. priv. Österr. Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für die in Böhmen gelegenen Linien mit Gültigkeit vom 8. November 1905 und ab 9. November 1905 für sämtliche Linien. e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Für die in Böhmen gelegenen Linien mit Gültigkeit vom 8. November 1905 und ab 12. November 1905 für sämtliche Linien.	Für Eil- und Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere) eine Zuschlagsfrist von zehn Tagen für Sendungen, welche zwei der nebenstehenden Bahnen, und von zwölf Tagen für Sendungen, welche mehr als zwei dieser Bahnen berühren. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1669], Nr. 130 vom 11. November [1693], Nr. 131 vom 14. November [1716] und Nr. 132 vom 16. November [1729 und 1739].)

Diese Zuschlagsfristen wurden für den Bereich der k. k. Staatsbahn-Direktionen Prag, Pilsen und Triest, sowie der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn mit Gültigkeit vom 23. November 1905, für den Bereich der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck mit Ablauf des 18. November 1905 außer Kraft gesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 135 vom 23. November [1796] und [1795], sowie Nr. 136 vom 25. November [1799].)

Rücksichtlich der Linien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurden diese Zuschlagsfristen mit Ablauf des 25. November 1905 außer Kraft gesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

2. α) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
β) K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
γ) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ad α)—γ). Mit Gültigkeit vom 26. November 1905 wurden für Frachtgüter aller Art (ausgenommen lebende Tiere und leicht verderbliche Güter) Zuschlagsfristen von zwei, bezw. drei Tagen eingeführt, je nachdem die Sendungen eine, bezw. zwei oder drei der genannten Bahnen berühren. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

Diese Zuschlagsfristen wurden mit Gültigkeit vom 4. Dezember 1905 aufgehoben. (Vrdgs.-Bl. Nr. 140 vom 5. Dezember [1872].)

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

1. Für Frachtgutsendungen, mit Ausnahme von lebenden Tieren und verderblichen Gütern, welche auf der Linie Wien—Triest zur Auf- oder Abgabe gelangen, bezw. dieselbe transitieren, mit Gültigkeit vom 11. November 1905 eine Zuschlagsfrist von zehn Tagen für die bezeichneten Sendungen, die zwei, und eine solche von zwölf Tagen für derlei Sendungen, die mehr als zwei der von außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen betroffenen Bahnen berühren, für welche ein Lieferfristzuschlag bereits besteht oder noch zur Einführung gelangt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1701].)

Diese Zuschlagsfristen wurden mit Gültigkeit vom 23. November 1905 aufgehoben. (Vrdgs.-Bl. Nr. 135 vom 23. November [1795].)

(Wegen der für die Linie Wien—Triest anläßlich der Güterstauung in Triest eingeführten Zuschlagsfrist siehe unten.)

B 2. Verkehr mit Bahnen, für welche Zuschlagsfristen nicht eingeführt sind.

a) K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Die unter A, a, 1—3 angeführten Zuschlagsfristen mit den dort angegebenen Gültigkeitsterminen und der ebenda bezeichneten Einschränkung. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1670] und Nr. 132 vom 16. November [1729 und 1739].)

Wegen Aufhebung dieser Zuschlagsfristen vgl. die unter A, a, 1—3 oben angeführten Daten.

b) K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

1. Die unter A, b, 1 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 5. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 128 vom 7. November [1661].)

2. Die unter A, b, 2 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1674].)

Wegen Aufhebung dieser Zuschlagsfristen siehe oben A, b, 1 und 2.

3. Die unter A, b, 3 angeführte Zuschlagsfrist. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

Diese Zuschlagsfrist trat mit 4. Dezember 1905 außer Kraft. (Vrdgs.-Bl. Nr. 140 vom 5. Dezember [1872].)

c) A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

1. Die unter A, c, 1 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 6. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1695].)

Wegen Aufhebung dieser Zuschlagsfrist siehe oben A, c, 1.

2. Die unter A, c, 2 angeführte Zuschlagsfrist. (Vrdgs.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

Diese Zuschlagsfrist trat mit 4. Dezember 1905 außer Kraft. (Vrdgs.-Bl. Nr. 140 vom 5. Dezember [1872].)

d) K. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Die unter A, d, angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 9. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1693].)

Wegen Aufhebung dieser Zuschlagsfrist siehe A, d.

e) Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. und 2. Die sub A, e, 1, bezw. 2, angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 8. November 1905. (Vrdgs.-Bl. Nr. 129 vom 9. November [1678].)

Wegen Aufhebung dieser Zuschlagsfristen siehe A, e, 1 und 2.

3. Die unter A, e, 3 angeführte Zuschlagsfrist. (Vrds.-Bl. Nr. 136 vom 25. November [1819].)

Diese Zuschlagsfrist trat mit 4. Dezember 1905 außer Kraft. (Vrdgs.-Bl. Nr. 140 vom 5. Dezember [1872].)

f) K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die sub A, f, 1 angeführte Zuschlagsfrist mit Gültigkeit vom 11. November 1905, ausgenommen im Verkehre mit den sub B (1) unter a bis e genannten Bahnen, bezw. Bahnlinien. (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 vom 11. November [1699] und [1701].)

Wegen Aufhebung dieser Zuschlagsfrist siehe A, f).

Unabhängig von den vorstehend angeführten wurden nachfolgende Zuschlagsfristen eingeführt:

1. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eine Zuschlagsfrist von sechs Tagen für nach Wien-Nordbahnhof bestimmte Kohle- und Kokssendungen, gültig für alle derartigen Sendungen, welche ab 9. November 1905 (einschließlich) zur Aufgabe gelangen. (Vrdgs.-Bl. Nr. 133 vom 18. November [1744] und Nr. 135 vom 23. November [1791].)

Diese Zuschlagsfrist wurde mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 außer Kraft gesetzt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 139 vom 2. Dezember [1856].)

2. K. k. österr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Infolge Güterandranges in Triest wurde mit Gültigkeit vom 23. November 1905 für Frachtgutsendungen (ausgenommen lebende Tiere und verderbliche Güter), die in Stationen der Südbahnlinie Wien—Triest oder in Stationen der Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Triest zur Auf- oder Abgabe gelangen, bezw. diese Linien transitieren, eine Zuschlagsfrist von drei Tagen eingeführt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 135 vom 23. November [1795].)

3. K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Güterandranges wurde für Frachtgüter aller Art (einschließlich lebender Tiere), welche vom 25. November 1905 angefangen in Prag k.k.St.B. (K.F.J.B.) zur Auf- oder Abgabe kommen, bezw. im Transitverkehre über Prag (k.k.St.B.), Hrabovka oder Smichow zur Beförderung gelangen, eine Zuschlagsfrist von drei Tagen eingeführt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 137 vom 28. November [1835].)

4. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Wegen Güterandranges wurde für Frachtgüter aller Art (einschließlich Leichen und lebender Tiere), welche vom 4. Dezember 1905 angefangen in Prag B.N.B. zur Auf- oder Abgabe gelangen, eine Zuschlagsfrist von drei Tagen eingeführt. (Vrdgs.-Bl. Nr. 140 vom 5. Dezember [1882].)

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

30. November. Wegen Felssturzes in km 36·7 der Lokalbahn Strakonitz-Wallern i. B. wurde der Verkehr zwischen den Stationen Winterberg und Freiung i. B. eingestellt. Personenverkehr wird durch Umsteigen an der Unfallsstelle aufrecht erhalten. Beförderung von Gütern erfolgt über den Hilfsweg Wodňan—Čičenic—Wallern i. B.

1. Dezember. In der Strecke Dechantskirchen—Friedberg der Lokalbahn Hartberg-Friedberg wurde der Gesamtverkehr mit Zug Nr. 151 wieder aufgenommen.

3. Dezember. Auf der Lokalbahn Strakonitz-Wallern i. B. wurde mit Zug Nr. 3656 der normale Verkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Oktober 1900. (Fortfall eines Zuschlages.) Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 wird der auf Seite 8 des Nachtrages II bei Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) im letzten Absatze bezüglich der Stationen der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus vorgesehene Zuschlag von Mk. 0·01 für 100 kg nicht mehr erhoben.

Deutschland. (Ausschuß des Deutschen Handelstages.) Der Ausschuß des Deutschen Handelstages ist am 26. und 27. Oktober zu einer Sitzung zusammengetreten. Auf der Tagesordnung standen, wie wir der „Speditions- und Schiffahrts-Ztg." entnehmen, viele Fragen des Güterverkehrswesens. Mit in erster Linie wurde darauf hingewiesen, daß im Reichseisenbahnamte eine umfassende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Angriff genommen ist. Der Ausschuß erklärte es für notwendig und dringlich, daß eine solche Änderung nach Anhörung der Handelskammern und geeigneter Sachverständiger herbeigeführt werde. Die bisher eingegangenen, hierauf bezüglichen Anträge sollen dem Reichseisenbahnamte übermittelt, zur Einreichung weiterer Anträge sollen die Mitglieder des Deutschen Handelstages alsbald aufgefordert und es soll eine Bearbeitung der Angelegenheit durch den Handelstag vorgenommen werden, sobald der Entwurf des Reichseisenbahnamtes vorliegen wird. Der Ausschuß befürwortete für die Eisenbahn-Verkehrsordnung und für das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (Zusatzübereinkommen) eine Änderung dahin, daß die jetzt nur für die ganze Sendung gestatteten Vermerke auf der Rückseite des Frachtbriefes (von Sendung des N. N., im Auftrage des N. N., zur Weiterbeförderung an N. N., versichert bei N. N.) auch für Teile der Sendung gemacht werden dürfen. Hinsichtlich der Feststellung des Eigengewichtes der Güterwagen sprach sich der Ausschuß dafür aus, daß keine Gebühr erhoben werde, wenn die Feststellung keine größere Abweichung von dem an dem Wagen angeschriebenen Eigengewichte als in Höhe von 1 Prozent (jetzt 2 Prozent) ergibt. Ferner trat der Ausschuß dafür ein, daß bei der Gewichtsberechnung für die Eisenbahnfracht die Abrundung der Gewichte in Stufen von 5 kg statt wie bisher von 10 kg stattfinde, daß der Absender berechtigt werde, durch Vermerk im Frachtbriefe die Verwiegung der von ihm aufgelieferten Güter auf der Empfangsstation zur Feststellung von Gewichtsminderungen zu fordern, und daß durch Lieferung anderer als der bestellten Wagen kein Nachteil hinsichtlich der Frachtberechnung für den Absender oder Empfänger herbeigeführt werden dürfe; auch sei es wünschenswert, daß die Eisenbahnverwaltung eine Überladung der Güterwagen verhüte. Einen Antrag, daß die Entladefrist am Nachmittag vor Sonn-

und Festtagen ruhen solle, lehnte der Ausschuß ab und verwies einen Antrag an die Verkehrskommission zurück, nach dem für die am Sonnabend oder am Tage vor einem Festtage nicht ent- oder beladenen Wagen kein Standgeld für den darauf folgenden Sonn- oder Festtag zu zahlen sein soll, es sei denn, daß der Ent- oder Belader schon am Tage vor dem Sonn- oder Festtage im Verzuge ist. In bezug auf die Beförderung temperaturemfindlicher Güter sollen die Eisenbahnverwaltungen von den in der letzten Zeit aus dem Kreise der Mitglieder des Deutschen Handelstages erfolgten Äußerungen, sowie den Verhandlungen der Verkehrskommission vom 31. Mai 1905 in Kenntnis gesetzt und gebeten werden, in eine erneute Prüfung darüber einzutreten, inwieweit den vorgetragenen Wünschen und Vorschlägen Rechnung getragen und insbesondere ein Vorgehen nach österreichisch-ungarischem Muster (frachtfreie Hin- und Rückbeförderung von Schutzmaterial, wie Matratzen und Decken, für Wagenladungen außerdem Einrichtungen, wie die mit Seegrasmatratzen ausgepolsterten Güterwagen) versucht werden könne. Ferner soll den Mitgliedern des Deutschen Handelstages anheimgegeben werden, sich mit den lokalen Eisenbahnbehörden wegen Einführung zweckmäßiger Maßregeln in Verbindung zu setzen, wie es bereits mehrfach mit Erfolg geschehen sei. Der Ausschuß sprach sich dahin aus, daß ein Bedürfnis für Beibehaltung von 10 t-Wagen bestehe und diesem Bedürfnisse durch die Eisenbahnverwaltung zu entsprechen sei. Hinsichtlich der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen erklärte sich der Ausschuß für eine weitergehende Spezialisierung der Güter und für eine genauere Anschreibung der Herkunft aus dem Auslande. Im übrigen beschränkte er sich darauf, zu befürworten, daß die von einigen Handelskammern geäußerten Einzelwünsche, namentlich betreffend Spezialisierung der Güter und Abgrenzung der Verkehrsbezirke) der Regierung übermittelt werden. Seine Befriedigung sprach der Ausschuß darüber aus, daß eine Verbesserung der Statistik des Güterverkehres auf den deutschen Wasserstraßen in Angriff genommen und durch die in Aussicht genommene und von Handel und Industrie seit Jahren angestrebte Anpassung der Binnenschiffahrtsstatistik an die Eisenbahnstatistik eine einheitliche statistische Erfassung des gesamten Güterverkehres ermöglicht werde. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Deutschland. (Photographische Ausstellung in Berlin.) In Berlin soll im nächsten Jahre eine photographische Ausstellung im Landtagsgebäude stattfinden; das Ehrenpräsidium hat der Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg übernommen. [„Österr.-ungar. Consular-Correspondenz“.]

Niederländisch-Bayerischer Güterverkehr. (Außerkrafttreten von Ausnahmefrachtsätzen für Steinkohlen etc.) Die im Tarif-Teil II vom 1. Jänner 1903 und im Nachtrag I vom 1. Juli 1905 veröffentlichten Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts von Simpelveld nach bayerischen Stationen treten Ende Dezember 1905 außer Kraft.

Sechste Fränkisch-thüringische Verbands-Kaninchenausstellung in Arzberg (Bayern). (Frachtermäßigung für Ausstellungsobjekte und Ausstellungstiere.) Anläßlich der in der Zeit vom 11. bis 13. November 1905 in Arzberg (Bayern) stattgefundenen Sechsten Fränkisch-Thüringischen Verbands-Kaninchenausstellung haben für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte und Ausstellungstiere auf den in Böhmen gelegenen Strecken der österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, bezw. C, X (General-Gütertarif, I. Band, 1. Abteilung, Seite 59) vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Verkauf von Altmaterialien, Emballagen und Inventarien.

Die in den Materialmagazinen **Wien** und **Gmünd,** sowie in jenen der k. k. Staatsbahn-Direktionen **Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Prag, Pilsen, Olmütz, Krakau, Lemberg** und **Stanislau** vorrätigen Altmaterialien, Emballagen und diversen Inventargegenstände gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen (Zugförderungs- und Werkstätten-Abteilung) erhältlichen Offertformularen und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmäßig adjustierten Offerte sind bis längstens **15. Dezember 1905, 12 Uhr mittags,** beim Einreichungsprotokolle der betreffenden Direktion einzubringen und die bedungenen Vadien bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionskassa zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen am 15. Dezember 1905, $^1/_2$2 Uhr nachmittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 1. Dezember 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2295	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 23.311/05	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Nürschan	Lieben (Ö.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	724 Heller pro Tonne	692 Heller pro Tonne	32 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		Der Nachlaß wird von der Böhmischen Nordbahn und Österr. Nordwestbahn getragen
2296	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 4003/02	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Brüx St.B. und A.T.E.	Gmunden Seebahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken einer Dampfschiffahrts-Unternehmung auf den Salzkammergutseen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller pro Tonne 1060	1010	50	Im Kartierungswege		
				Wiesa-Oberleutensdorf	Aussee				1190	1170	20			
					Gmunden Seebahnhof				1080	1020	60			
					Ischl transit				1140	1090	50			
					Kammer				1200	1170	30			
					Obertraun				1180	1140	40			
2297	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 23.541/97	Böhmischen Nordbahn	Kohlen, mineralische	Littitz	Rumburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Tarif	Heller pro Tonne 760		Im Kartierungswege		
				Nürschan						780				
				Staab						790				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2298	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Lokalbahn Swolenowes-Smečna	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes zu Regiezwecken der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Swolenowes	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Sendungen müssen für Regiezwecke der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	150 Heller pro Tonne à 1000 kg	120 Heller pro Tonne à 1000 kg	30 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Abrechnungswege		
2299	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Staubkohle, Staubgrießkohle und Briquettes	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906			Gebührenfreie Abwage auf der Straßenwage				
2300	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohlen, mineralische	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil I (Abteilung B) vom 1. Jänner 1904	Auflegegebühr 2 Heller pro 100 kg	Auflegegebühr 14 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
2301	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Schönpriesen-Umschlag	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Den Umschlag, bezw. die Überführung der Kohle vom Wagen in das Schiff haben die Parteien auf ihre Kosten, bezw. durch eigene Arbeitskräfte zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	374 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2302 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes zu Regiezwecken der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Die betreffenden Sendungen müssen an Organe oder Dienststellen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	33·5 Pfennig pro 100 kg		Im Kartierungswege		
2303 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Simmering St.E.G., Schwechat-Kledering	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	980 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
					Wien St.E.G.					960 Heller pro Tonne à 1000 kg				
2304 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes		Bubentsch Bahnhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen und der in Rubrik 14 enthaltenen besonderen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Heller pro Tonne à 1000 kg			Im Kartierungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen an Etablissements, welche durch ein Zweiggeleise mit der Hauptlinie der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubentsch verbunden sind
				Altkladno					Keine direkten Frachtsätze	292				
				Kladno						292				
				Neukladno						292				
				Buschtěhrad						292				
				Duby						292				
				Smečna-Sternberg						292				
				Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)					362	292	70			
				via Kralup										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2305 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn und Österr. Nordwestbahn	Kohle, Kokes und Briquettes	Buschtěhrad, Duby, Altkladno, Neukladno, Kladno, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht) via Böhm.-Brod—Kolin	Iglau (Ö.N.W.B.)	Bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. **Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis **Ende Dezember 1906**	Direkter Tarif vom 1. April 1895	1148 Heller pro Tonne à 1000 kg	902 Heller pro Tonne à 1000 kg	246 Heller pro Tonne à 1000 kg	**Im Kartierungswege**		
2306 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup	Brandeis a. d. Elbe	**Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1906	**Direkter Tarif vom 1. Jänner 1900**	Heller pro Tonne à 1000 kg: 405	355	50	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind**	**Nebenstehende Nachlässe gelten auch für Kohle, Kokes und Briquettes von Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht) nach den genannten Stationen**
					Brandeis a. d. Elbe Stadt				395	345	50			
					Elbekosteletz				345	305	40			
					Polehrad				365	325	40			
					Polehrad-Ladestelle				375	335	40			
2307 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Kokes und Briquettes aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere und von Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Kralup	Prag (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. **Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis **Ende Dezember 1906**	**Ausnahmetarif für mineralische Kohle vom 1. Jänner 1898**	Heller pro Tonne à 1000 kg: 162	142	20	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, längstens bis Ende März 1907 vorzulegen**	
					Bubna (St.E.G.)				162	142	20			
					Bubentsch				162	142	20			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2308 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle, Staubgrießkohle und Briquettes			Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, resp. Kartierungssatz	Heller pro Tonne à 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	Für andere Kohlengattungen als Staubkohle, Staubgrießkohle und Briquettes hat dieses Zugeständnis keine Gültigkeit
				Kladno, Duby Altkladno Neukladno Buschtěhrad Smečna-Sternberg	Wien (St.E.G.)				960	940	20			
				Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Wien (St.E.G.)				960	940	20			
				Kladno, Duby Altkladno Neukladno Buschtěhrad Smečna-Sternberg	Schwechat-Kledering und Simmering St.E.G.				980	950	30			
				Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Schwechat-Kledering				980	950	30			
					Simmering St.E.G.				980	950	30			
2309 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Briquettes (Kohlenziegel)	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Briquettes (Kohlenziegel) bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen, einzusenden bis spätestens Ende März 1907	
					Chotzen					720				
					Hohenmauth					780				
					Leitomischl					780				
					Kromau					940				
					Wolframitz					940				
					Mislitz					940				
					Frischau					940				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2310 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes			Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Direkter Tarif vom 1. Jänner 1900	Heller pro Tonne à 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
				Kralup	Königstadtl				740	640	100			
				Bubna	Königstadtl				692	592	100			
				Kralup	Křinec				702	640	62			
				Bubna	Křinec				654	592	62			
				Kralup	Rožďalovic				760	720	40			
				Bubna	Rožďalovic				712	672	40			
				Kralup	Libaň-Psinic				770	730	40			
				Bubna	Libaň-Psinic				722	682	40			
				Kralup	Unter-Gutwasser-Baschnitz				902	802	100			
				Bubna	Unter-Gutwasser-Baschnitz				851	754	100			
				Kralup	Dymokur				720	640	80			
				Bubna	Dymokur				672	592	80			
				Kralup	Hořic				902	802	100			
				Bubna	Hořic				851	754	100			
				Kralup	Sadova-Dohalic				920	820	100			
				Bubna	Sadova-Dohalic				872	772	100			
				Kralup	Kopidlno				770	730	40			
				Bubna	Kopidlno				722	682	40			
				Kralup	Unter-Bautzen				780	716	64			
2311 V.-B. Nr. 140 v. 5. XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup oder Bubna		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Direkter Tarif vom 1. April 1895	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	Nebenstehende Nachlässe gelten auch für Kohle, Kokes und Briquettes von Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht) nach den genannten Stationen
					Sedletz-Kuttenberg						56			
					Kuttenberg Stadt						56			
					Žiželitz						60			
					Goltsch-Jenikau						60			
					Königgrätz						90			
					Libňowes						52			
					Neubidschow						40			
					Chlumetz						40			
					Poděbrad						10			
					Časlau loko						76			
					Močowitz						70			
					Wrdy-Bučitz						70			
					Žleb						70			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2312	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	Schönpriesen loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	374 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	
2313	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)	dem Wiener städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien / dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände in Wien	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Frachtsätze werden nur unter der Bedingung gewährt, daß die Transporte für das städtische Elektrizitätswerk, bezw. für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien bestimmt und an diese Etablissements adressiert sind	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Tarife	980 Heller pro Tonne à 1000 kg / 1005 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2314 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Střebichowitz-Winařitz (auch Libušiner Schacht)		**Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller pro Tonne à 1000 kg**		Im Rückvergütungswege	**Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind**	
					Bodenbach St.E.G. loko Nestersitz-Pömmerle					516				
					Raudnitz					380				
					Brandeis a. A. Wildenschwert St.E.G. loko und transit Böhm.-Trübau					720				
					Zwittau					760				
					Brüsau-Brünnlitz Lettowitz Skalitz-Boskowitz Raitz Blansko Adamsthal					800				
					Schimitz Brünn St.E.G. loko u. transit					860				
					Kanitz-Eibenschitz Grußbach-Schönau					940				
					Znaim St.E.G. loko u. transit via Brünn Laa Frättingsdorf Ladendorf Neubau-Kreuzstetten Stadlau					960				
					Mannersdorf					1028				
					Triebitz Rudelsdorf Landskron Sichelsdorf Budigsdorf Hochstein Hohenstadt					800				
					Lukawetz Müglitz Schwarzbach Littau Stefanau Olmütz St.E.G.					860				
					Nemotitz Gaya					940				
					Wessely a. M. Ung.-Ostra Kunowitz					1020				
					Königsfeld					960				
					Tischnowitz					1130				
					Namiest a. d. O.					980				
					Groß-Meseritsch via Brünn					1060				
					Bruck a. L. St.E.G. oder Bruck-Királyhida transit					1040				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2315 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Mittelsteine St.E.G. via Chotzen—B.-Brod	Prag-Hrabovka transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	946 Heller pro Tonne à 1000 kg	926 Heller pro Tonne à 1000 kg	20 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
2316 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine St.E.G.	Schreckenstein Chrudim Stadt	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906		Bestehen keine direkten Frachtsätze	928 Heller pro Tonne à 1000 kg 796 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
2317 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Österr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle	Ludwigsdorf Rubengrube Neurode Möhlten Mittelsteine St.E.G.	Josefstadt-Jaroměř	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an die Heizhausleitung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in Josefstadt-Jaroměř adressiert und für Regiezwecke der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.D.B. Breslau nach Stationen der Ö.N.W.B. etc. vom 1. November 1897	Heller pro Tonne à 1000 kg 598 586 580 578 580	524 512 506 504 414	74 74 74 74 166	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2318 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Österr. Nordwestbahn	Kokes	Friedenshoffnungsgrube B. F., Friedenshoffnungsgrube N. M., Glückhilfgrube N. M., Egmontschacht und Mayrauschacht, Gustav- und Abendröthegrube, Bahnschacht, Cäsargrube, Melchiorgrube und Steingrund	Schönpriesen (via Halbstadt—Tinischt—Kolin—Böhm.-Brod)	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Erfüllung der im zitierten Tarife enthaltenen Bedingungen. Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschreibung „via Halbstadt—Tinischt—Kolin—Böhm.-Brod" tragen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	**Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohle und Kokes vom 1. November 1897**	**Verschieden**	**800 Heller pro Tonne à 1000 kg**		**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen bis längstens 31. März 1907**	
2319 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Südbahn-Gesellschaft	Kokes	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	**Neunkirchen** **Pottendorf-Landegg** **via Grammat-Neusiedl**	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen und der in Rubrik 14 enthaltenen besonderen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Transporte müssen vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	**Besteht kein direkter Tarif**		**Heller pro Tonne à 1000 kg** **630*)** **440*)**		**Im Kartierungswege**		***) Außer diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2320 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesische Kohle und Kokes	Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.	Libochowitz St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Sta ionen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und Lokaltarif, Teil II, Heft 3, der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1898	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
					Lobositz						160			
					Theresienstadt						120			
					Libschitz						64			
					Zwittau loko und transit für Sendungen für Polička						112			
					Brüsau-Brünnlitz						102			
					Lettowitz						118			
					Skalitz-Boskowitz						138			
					Raitz						146			
					Blansko						40			
					Brünn loko und transit (für Sendungen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Schimitz, ferner Königsfeld, Tischnowitz und Austerlitz via Brünn						80			
					Kromau						180			
					Misslitz, Grußbach-Schönau, Hödnitz, Laa, Frättingsdorf, Mistelbach, Ladendorf, Neubau-Kreuzstetten, Wolkersdorf						200			
					Triebitz loko, Triebitz transit (für Stationen der Lokalbahn Proßnitz-Triebitz exkl. Proßnitz)						88			
					Landskron						134			
					Sichelsdorf						128			
					Budigsdorf Müglitz						148			
					Littau Stefanau						158			
					Olmütz St.E.G. loko und transit						162			
					Ung. Ostra						100			
					Butschowitz						80			
					Bruck a/L. L.B. loko und transit (für Stationen der Lokalbahnstrecke Bruck a/L.—Hainburg), Fischamend, Klein-Neusiedl, Mannersdorf, Schwadorf via Stadlau—Wien—Götzendorf, Trautmannsdorf, Wilfleinsdorf						270			
			Niederschlesischer Kokes		Grammat-Neusiedl loko und transit						270*)			*) Für nieder- [illegible]

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2321	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Niederschlesische Kohle und Kokes	sämtlichen Versandstellen, mit Ausnahme von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten der direkten Tarife vom 1. November 1897 nach Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Österr. Nordwestbahn	Prag St.E.G. Prag Ö.N.W.B. Vysočan Ö.N.W.B. Lieben St.E.G. Lieben Ö.N.W.B. — Bubna loko und transit	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Österr. Nordwestbahn etc.	Verschieden	Verschieden	**80 Heller pro Tonne à 1000 kg** — **60 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind**	
2322	V.-B. Nr. 140 v. 5. XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Kohle	Mittelsteine St.E.G.	Pardubitz loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	**748 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**712 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**36 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind**	
2323	V.-B. Nr. 140 v. 5. XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Niederschlesische Kohle und Kokes	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.	Lanzendorf-Rannersdorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und Lokaltarif, Teil II, Heft 3, der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1898	**Verschieden**	**1150 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2324	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kohle	Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Pardubitz loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. direkter Tarif für Steinkohle etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der Österr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Verschieden		70 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
2325	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Kokes	den Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897, mit Ausnahme von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Böhm.-Trübau (via Chotzen)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und Ausnahmetarif, Teil II, Heft 3, der Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1898 (Nachtrag I)	Heller pro Tonne à 1000 kg: Verschieden	—	140	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
				Ludwigsdorf					698	588	110			
				Rubengrube					686	576	110			
				Neurode					680	570	110			
				Möhlten					644	566	78			
				Mittelsteine St.E.G.					680	540	140			
2326	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle und Kokes	Mittelsteine St.E.G. (via Chotzen—Böhm.-Brod)	Prag-Hrabovka transit (für über Wessely-Mezimosti gelegene Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	926 Heller pro Tonne à 1000 kg	546 Heller pro Tonne à 1000 kg	380 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautender Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, spätestens bis Ende März 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2327	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Kohlen, mineralische, und Kokes**	**Bismarckschacht Segen-Gottes-grube Hans Heinrich-Tiefbau Friedens-hoffnungs-grube unterer und oberer Anschluß Glückhilfgrube oberer Anschluß Juliusschacht Bahnschacht Koksanstalt Bahnschacht Charlottenbrunn Steingrund Cäsargrube Melchiorgrube Egmont- und Mayrauschacht Gustav- und Abendröthe-grube Fellhammer Neue Heinrich-grube Conradsthal-, David- und Wigandgrube**	a) Gmünd und Gojau, b) **Prag-Hrabovka transit für Sendungen nach Waidhofen a. d. Thaya**	**Aufrechthaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife.** Die Frachtbriefe müssen mit der Routenvorschrift: **„Über Halbstadt—Chotzen—Prag-Hrabovka“ versehen sein**	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	Niederschlesische Kohlentarife nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897 und der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	**Heller pro Tonne à 1000 kg** a) b) 318 428 318 428 318 428 318 428 318 428 318 428 316 428 316 428 320 428 318 428 318 428 318 428 326 428 337 428 318 428 314 428 316 428	**Im Rückvergütungswege*)**	**Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, konsigniert, längstens bis Ende März 1907**	**Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der zitierten Tarife ermäßigen, verringern sich die Nachlässe im gleichen Ausmaße.** *) **Die Nachlässe ad a) gelten von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. September 1897, jene ad b) von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. November 1897**
2328	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar.** Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische, und Kokes	Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode, Möhlten	a) Gmünd und Gojau, b) Prag-Hrabovka transit für Sendungen nach Waidhofen a. d. Thaya	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Die Frachtbriefe müssen mit der **Routenvorschrift: „Über Mittelsteine—Chotzen—Prag-Hrabovka“ versehen sein**	vom 1. Jänner 1906 **bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	Niederschlesische Kohlentarife nach Stationen der **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897**	Verschieden	Verschieden	a) 340 Heller pro Tonne à 1000 kg b) 380 „ „ „ à 1000 kg	Im Rückvergütungswege*)	**Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautender Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, konsigniert, spätestens bis Ende März 1907**	**Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieser Frachtbegünstigung die Frachtsätze der zitierten Tarife ermäßigen, verringern sich die zugestandenen Nachlässe im gleichen Ausmaße.** *) **Der Nachlaß ad a) gilt von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. September 1897, jener ad b) von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. November 1897**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2329 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Lokalbahn Chrudim-Holitz	Halbstadt transit	Borohradek	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	480 Heller pro Tonne à 1000 kg	390 Heller pro Tonne à 1000 kg	90 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate, auf welchen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen müssen, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
2330 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesischer Kokes	sämtlichen Stationen des direkten Tarifes für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und von Mittelsteine St.E.G.	Wien St.E.G. loko und transit (für Stationen der Südbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Eisenbahn Wien-Aspang)	**Für das 3000 t übersteigende Quantum.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Tarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und Ausnahmetarif, Teil II, Heft 3, der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1898	Verschieden		158 Heller pro Tonne à 1000 kg 36 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte, auf den Namen des Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens Ende März 1907 vorzulegen sind	Für das 3000 t übersteigende Quantum wird der Nachlaß von 36 Heller pro Tonne à 1000 kg nicht liquidiert
2331 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Österr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes via Okrischko	Sedletz-Kuttenberg Časlau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg 940 920		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2332	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralkohle	Segen-Gottes / Pernhofen-Wulzeshofen via Grußbach-Schönau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	481 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		Auf den nebenstehenden Frachtsatz wird keine anderweitige Refaktie liquidiert
2333	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes / Wien St.E.G. (Arsenal)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Militärstelle im k. und k. Arsenal adressiert sein und unter Beidruck des Amtssiegels oder der Amtsstampiglie auf dem Aviso und dem Bezugscheine seitens der Militärstelle bestätigt werden, daß sie in das Eigentum der Militärverwaltung übergehen. Die Verladung, sowie das Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmäßig normierten Fristen auf eigene Kosten selbst zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	696 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
2334	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes / Mannersdorf via Götzendorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	844 Heller pro Tonne à 1000 kg	720 Heller pro Tonne à 1000 kg	124 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2335 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	Heller pro Tonne à 1000 kg			Im Kartierungswege		Auf die nebenstehenden Kartierungs-Frachtsätze wird keinerlei Refaktie liquidiert
					Drasow				484	472	12			
					Gurein				436	424	12			
					Řečkowitz				372	360	12			
					Tischnowitz				524	512	12			
					Zinsendorf				412	400	12			
2336 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn	Segen-Gottes via Grammat-Neusiedl	Lajta-Ujfalu (Neufeld)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Kohle gültigen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen müssen Dienststellen der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn als Empfänger erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1900	84·0 Heller pro 100 kg	64·4 Heller pro 100 kg	19·6 Heller pro 100 kg	Im Kartierungswege		
2337 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	**Kokes**	**Segen-Gottes**	**Mariaschein (A.T.E.)**	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarife**	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**100·9 Heller**		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2338 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Chodau (B.E.B.) Falkenau a. d. Eger Graslitz (Ob.Bhf.) Karlsbad (B.E.B.) Klingenthal (B.E.B.) Zieditz	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. für Kokes gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne à 1000 kg 1370 1400 1438 1344 1446 1402		Im Kartierungswege		
2339 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kokes	Segen-Gottes	Wien-Donaukaibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen zum Umschlage nach solchen Schiffsstationen, welche nicht zugleich Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen sind	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Der Umschlag der Sendungen muß auf Schiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungar. Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	470 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate und die dazu gehörigen Dokumente, durch welche die vorstehend angegebene Destination nachgewiesen wird. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	
2340 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Černowitz bei Brünn transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf längstens aber bis Ende Dezember 1906	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898	272 Heller pro Tonne à 1000 kg	230 Heller pro Tonne à 1000 kg	42 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2341 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Mähr.-Trübau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	900 Heller pro Tonne à 1000 kg	800 Heller pro Tonne à 1000 kg	100 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	
				via Böhm.-Trübau—Triebitz										
2342 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Kokes und Briquettes zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft	Segen Gottes	Grammat-Neusiedl	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	720 Heller pro Tonne à 1000 kg	434 Heller pro Tonne à 1000 kg	286 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter Frachtbrief-Duplikate, auf welchen Dienststellen der Südbahn-Gesellschaft als Empfänger erscheinen müssen, und welche bis Ende März 1907 einzusenden sind. Die Frachtbrief-Duplikate dürfen keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2343	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Österr. Nordwestbahn	Segen-Gottes	Okřischko transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischer Kohle der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, gültig vom 1. Jänner 1898	442 Heller pro Tonne à 1000 kg	260 Heller pro Tonne à 1000 kg	182 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und auf welchen Dienststellen der Österr. Nordwestbahn als Empfänger erscheinen müssen, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
2344	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Kohlentarif Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898	656 Heller pro Tonne à 1000 kg	566 Heller pro Tonne à 1000 kg	90 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
2345	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Mineralische Kohle und Kokes	Segen-Gottes	allen Stationen	Verladung durch die Arbeiter der Partei und auf deren Kosten. Von dieser Vergütung sind die für Regiezwecke der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmten Kohlen- und Kokessendungen ausgeschlossen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906				40 Heller pro Wagen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht	Im Rückvergütungswege	Vorlage von Verladeausweisen an die Station Segen-Gottes durch diejenigen Gewerkschaften, welche die Verladung besorgt haben	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	2	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2346	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kokes	Segen-Gottes	Böhm.-Brod	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif, Teil II, Heft 3	Heller pro Tonne à 1000 kg: 968	742	226	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen, einzusenden bis spätestens Ende März 1907	
					Kralup St.E.G.				1060	872	188			
					Peček				930	742	188			
2347	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	Marchegg für Sendungen: a) nach den Stationen von Deveny-Ujfalu bis Szob (exkl.), dann nach den Stationen der in dieser Strecke einmündenden Zweigbahnen und den Stationen der Westungarischen Lokalbahn von Pozsony bis Hegyeshalom (exkl.) via Pozsony	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkt nach den betreffenden ungarischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Heller pro Tonne à 1000 kg: 656	566	90	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 einzusenden sind	
					b) nach den Stationen von Szob bis Palota inkl.				656	536	120			
					c) nach unterhalb Köbánya gelegenen Stationen				656	480	176			
					Vlarapaß für Sendungen: d) nach Stationen der Waagtallinie und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn via Vlarapaß, sowie darüber hinaus				872	672	200			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2348	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, Kokes und Briquettes zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen	Segen-Gottes	Wien Donaukaibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Fachtsatz	470 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, auf welchen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen müssen, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
2349	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	Segen-Gottes	Tischnowitz St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	512 Heller pro Tonne à 1000 kg	340 Heller pro Tonne à 1000 kg	172 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate, auf welchen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen müssen und welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									pro Tonne à 1000 kg in Heller					
2350	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	**I.**	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898				Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
					Müglitz				900	616	284			
					Littau				980	616	364			
					Hohenstadt				894	616	278			
					Stefanau (via B.-Trübau)				900	616	284			
					Brünn loko				252	210	42			
					Schimitz				272	230	42			
					Znaim (St.E.G.) loko				640	620	20			
					Tischnowitz				512	480	32			
					Znaim trs. (für Stationen der Ö.N.W.B. und deren Anschlußbahnen)				640	540	100			
					Grußbach-Schönau loko Grußbach-Schönau trs. (für Stationen der K.F.N.B. inklusive Zellerndorf)				480	340	140			
					Grammat-Neusiedl				720	520	200			
					Okřischko trs. (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen der Strecken: Iglau Stadt—Tabor—Pisek — Ražice —Strakonitz, Ober-Cerekwe — Wessely o. d. L.—Gmünd, Wessely o. d. L. — Gaisbach-Wartberg, Budweis—Protivin und Tabor—Sobieslau, ferner der Lokalbahnen Budweis-Salnau, Mähr.-Budwitz (exkl.)—Jamnitz, Wolframs—Cejl-Zlabings, Neuhaus-Neubistritz, Wodňan-Prachatitz-Wallern und Wodňan-Moldauthein, exkl. der Stationen Erdweis, Gmünd, Freistadt i. O., Gaisbach-Wartberg, Gratzen und Prägarten				442	342	100			
					Okřischko trs. für Stationen der Ö.N.W.B. und Kralohof				442	402	40			
					Budischau				332	292	40			
					Střelitz				178	126	52			
					Mißlitz				400	360	40			
					Bisenz Stadt				636	558	78			
					Bisenz-Pisek trs.				654	558	96			
					Ung.-Hradisch Stadt " " transit " " (Zuckerfabrik)				742	592	150			
					Wessely a/March				680	592	88			
					Ungar.-Ostra				696	592	104			
					Butschowitz				422	382	40			
					Schlapanitz				304	264	40			
					Austerlitz				346	286	60			
					Kromau				340	320	20			
					II. Brünn trs., resp. Obergerspitz trs.: a) für Stationen der K.F.N.B. zwischen Brünn und Lundenburg (exkl. Brünn und Lundenburg), ferner für die Stationen Chirlitz-Turas und Sokolnitz der früheren Mährisch-Schlesischen Nordbahn b) für Lundenburg und darüber gelegene Stationen der K.F.N.B. (exkl. Wien, Bisenz, Hradisch und Zellerndorf)				a) 252 b) 252	182 146	70 106			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									pro Tonne à 1000 kg in Heller					
V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Segen-Gottes	**III.** Holubitz transit (für die Stationen Rausnitz, Wischau, Eywanowitz, Nezamislitz und Kojetein und für hinter Kojetein gegen Prerau und hinter Nezamislitz gegen Olmütz gelegene Stationen der früheren Mährisch-Schlesischen Nordbahn)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898	346	292	54	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
					IV. Wien (St.E.G.) transit a) für Sendungen, welche via Wr.V.B. auf die Ö.N.W.B. oder via D.U.B. auf fremde Bahnen übergehen (mit Ausnahme der Stationen der E.W.A.)				a) 656	480	176			
					b) für Sendungen, welche für Regiezwecke der E.W.A. und der Südbahn bestimmt sind und an die Verwaltungen dieser Bahnen adressiert sind				b) 656	410	246			
					c) nach Wien (St.E.G.) trs. für die Stationen von Brunn-Maria Enzersdorf bis Wr. Neustadt (exklusive Vöslau und Wr. Neustadt), ferner für Trumau und Traiskirchen der E.W.A.				c) 656	410	246			
					d) nach Wien (St.E.G.) transit (für Liesing)				d) 656	446	210			
					e) nach Fischamend (via Götzendorf)				e) 868	708	160			
					f) nach Bruck a. L. trs.				f) 780	620	160			
			Kokes		**V.** Prag (St.E.G.), Bubna (St.E.G.), Lieben (St.E.G.)				1000	782	218			
					Prag Hrabovka trs.				—	742	—			
2351 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Kokes, Briquettes	Segen-Gottes	Okřischko (St.E.G.) loko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen vom Bahnhofe in Okřischko per Achse abgeführt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	442 Heller pro Tonne à 1000 kg	362 Heller pro Tonne à 1000 kg	80 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2352	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** / k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, Kokes und Briquettes zu Regiezwecken der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	Segen-Gottes	Wien-Donaukaibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	470 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, auf welchen Dienststellen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft als Empfänger erscheinen **müssen**. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen und sind längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	
2353	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** / Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kokes	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) von Hruschau und Mähr. Ostrau-Oderfurt	Prag-Smichow transit	**Minimalquantum 1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife		Heller pro Tonne à 1000 kg: a) 1156 b) 1132		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	Kohlensendungen der Provenienz ad a) und b) nach den genannten Abgabsstationen können in das nebenstehend angegebene Minimalquantum eingerechnet werden; für diese Kohlensendungen haben jedoch die vorstehenden Frachtsätze keine Gültigkeit
					Prag (St.E.G.) transit					a) 1052 b) 1028				
					Prag (St.E.G.) loko					a) 1072 b) 1048				
					Bubna (St.E.G.)					a) 1078 b) 1054				
					Lieben (St.E.G.)					a) 1072 b) 1048				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2354 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ostrauer und oberschlesische Kohle und Kokes	Versandstellen der direkten Tarife vom 1. April 1898 und 1. Juni 1901	Austerlitz Nemotitz via Holubitz Gaya via Bisenz-Pisek transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Kohlentarife für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. April 1898 und für den Oberschlesisch-Mährisch-Österreichisch-Schlesischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. Juni 1901	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg 20 30 30	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1907	
2355 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle	Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz	Pardubitz St.E.G. via Wildenschwert	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Direkter Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.D.B. Kattowitz nach Stationen der Böhmischen Commercialbahnen etc. vom 1. Mai 1904	Verschieden		160 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	
2356 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Österr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle	Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz	Peček Böhm.-Brod via Wildenschwert	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. vom 1. Mai 1904	Verschieden		Heller pro Tonne à 1000 kg 44*) 44*)	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1907, widrigenfalls jeder Anspruch erlischt	Die Sendungen müssen mit direkten, nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. *) Bei eventueller Reduzierung des offiziellen Frachtsatzes vermindert sich der Nachlaß um die Differenz zwischen dem bisherigen und dem neuen Frachtsatze

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2357 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ostrauer Kohle und Kokes	Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. Juli 1904 via Wien Nordbahnhof transit—Wiener Verbindungsbahn	Wien St.E.G. und Simmering St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Kokes bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Kohlentarif für den Mährisch-Schlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904	Verschieden		20 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1907	Bei eventueller Änderung der Frachtsätze des zitierten Tarifes wird auch eine entsprechende Modifikation des Zugeständnisses vorbehalten
2358 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Stück-, Nuß- und Würfelkohle, sowie Steinkohlenbriketts von den Versandstellen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz	sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. Juli 1904 via Wien Nordbahnhof—Wiener Verbindungsbahn	Wien St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif vom 1. Juli 1904	Verschieden		36 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und nicht rückgestellt werden, längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	Bei eventueller Änderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modifikation des Zugeständnisses vorbehalten
2359 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Braunkohle	Aussig (St.E.G.)	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	12 Kronen pro 10.000 kg	8 Kronen pro 10.000 kg	4 Kronen pro 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende, mit keinem Refaktiestempel versehene Original-Frachtbriefe, spätestens bis Ende März 1907 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2360 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Braunkohle	Gaya	Austerlitz	**Aufgabe in vollen Wagenladungen.** **Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	**320 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**286 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**34 Heller pro Tonne à 1000 kg**	**Im Rückvergütungswege**	**Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind**	
2361 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Kokes**	**Prag St.E.G. oder Bubna St.E.G.**	**Wien St.E.G., K.F.N.B., Floridsdorf**	**Zahlung der Fracht für das faktisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarife**	Heller pro Tonne à 1000 kg: **Verschieden**	820		**Im Kartierungswege**		
				Bubna St.E.G.	**Marchegg loko oder transit**				1194	910	254			
2362 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Südbahn-Gesellschaft	Kokes und Kaumacit	Schönpriesen	Leobersdorf S.B. (via Grammat-Neusiedl)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kokes gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	1462 **Heller pro Tonne à 1000 kg**		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2363	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kohlen, mineralische, der Tarif-Position K—29 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Wien St.E.G. transit	dem Wiener städtischen Elektrizitätswerke an der Erdbergerlände in Wien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, daß die Transporte für das städtische Elektrizitätswerk an der Erdbergerlände in Wien bestimmt, bezw. an dasselbe adressiert sind	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	20 Heller		Im Kartierungswege		
2364	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kokes	Lieben St.E.G.	Schönweid (chem. Fabrik)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	480 Heller pro Tonne à 1000 kg	440 Heller pro Tonne à 1000 kg	40 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2365 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kokes und Kaumacit	Schönpriesen	Bodenbach St.E.G. loko und transit, Topkowitz-Karitz und Nestersitz-Pömmerle	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens für Kaumacit und mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen für Kokes. Aufrechthaltung der für Kokes gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	110 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Kartierungswege		
					sämtlichen im Ausnahmetarife für mineralische Kohle etc., Teil II, Heft 3, der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, gültig ab 1. Jänner 1898, auf Seite 7 und 8 angeführten Stationen, exkl. Bodenbach, Topkowitz-Karitz, Nestersitz-Pömmerle und Nestomitz (Zuckerfabrik)					Die nach den betreffenden Stationen ab Aussig bestehenden Frachtsätze auf Seite 7 und 8 des Ausnahmetarifes für mineralische Kohle etc., Teil II, Heft 3, der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, gültig ab 1. Jänner 1898				
2366 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Österr. Nordwestbahn.	Kohle, Kokes und Briquettes	diversen Stationen	Prag St.E.G. oder Ö.N.W.B.	In vollen Wagenladungen bei Verwiegung auf der Straßenbrückenwage	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil I (Abteilung B) vom 1. Juli 1905	Wägegeld: 20 Heller pro Tonne à 1000 kg	120 Heller pro Wagen		Im Kartierungswege		
2367 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Wien St.E.G. transit	Stadlau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Kokes gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Versender, resp. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	158 Heller pro Tonne à 1000 kg	130 Heller pro Tonne à 1000 kg	28 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2368 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Gaya	Bohuslawitz bei Gaya	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Kohlentarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	134 Heller pro Tonne à 1000 kg	120 Heller pro Tonne à 1000 kg	14 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
2369 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kokes zu Regiezwecken der Wiener Stadtbahn	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände via Wien-Donaukaibahnhof	Heiligenstadt	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen und der in Rubrik 14 enthaltenen besonderen Bestimmungen. Die Transporte müssen vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände an eine Dienststelle der Wiener Stadtbahn zur Aufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Besteht kein direkter Tarif		20 Heller*)		Im Kartierungswege		*) Außer diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2370 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kokes	Bubna (Bahnhof der Staatseisenbahn-Gesellschaft)	Prag-Hrabovka transit	Zahlung der Fracht für das faktisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	140 Heller pro Tonne à 1000 kg	114 Heller pro Tonne à 1000 kg	26 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1907 vorzulegen	
2371 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohlenziegel (Briquettes)	Bodenbach (St.E.G.) transit	Wien St.E.G. transit (für Sendungen nach Penzing bei Wien)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif		1080 Heller pro Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 einzusenden sind	
2372 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 128.751/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Schwadowitz-Eipel		Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
					Beraun					820				
					Hospozin-Kmetnoves					950				
					Königshof					820				
					Laun					980				
					Perutz					930				
					Radotin					660				
					Smichow k.k.St.B.					660				
					Swoleňowes k.k.St.B.					820				
					Zlonitz					880				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2373	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Lithopone aus der Pos. F—5 der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Salzburg	Wien-Praterkai *)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien oder der Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	a) 315 Heller b) 296 Heller	a) 222 Heller b) 209 Heller	a) 93 Heller b) 87 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Loko-Auf-, noch eine bahnseitige Loko-Abgabe von Gütern statt
					Wien-Donaukaibahnhof	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen			a) 315 Heller b) 296 Heller	a) 222 Heller b) 209 Heller	a) 93 Heller b) 87 Heller			
					Wien K.F.N.B. transit			Kartierungssätze mit Wien-Nordbahnhof transit vom 17. Juli 1903	a) 317 Heller b) 298 Heller	a) 223 Heller b) 211 Heller	a) 94 Heller b) 87 Heller	Im Kartierungswege		Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Stationen
					Wien St.E.G. transit			Kartierungssätze mit Wien St.E.G. transit vom 1. Juli 1903	a) 317 Heller b) 298 Heller	a) 223 Heller b) 211 Heller	a) 94 Heller b) 87 Heller			

V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2374	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.309-C I/05	beteiligten Verwaltungen, soweit solche nach der Verkehrsleitung in Betracht kommen	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Verarbeitung gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Siehe nebenstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refaktieberechtigten Mitgliedern des Niederösterreichischen Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Dokumente durch den genannten Verband zu erfolgen hat

Von	Nach			
	Stationen der Strecken			
	a) Atzgersdorf-Mauer bis Gumpoldskirchen einschl. Laxenburg	b) Baden-Frbhf. bis Theresienfeld, Inzersdorf bis Pottendorf-Landegg, dann nach den Stationen Ober-Eggendorf und Unter-Waltersdorf	c) Wr. Neustadt S.B.	d) Stationen der Strecke St. Egyden bis Payerbach-Reichenau
	Heller pro 100 kg			
Nagy-Tétény	141	137	137	151
Tárnok	149	145	145	159
Martonvásár	158	154	154	168
Kapolnásnyék	166	162	162	176
Velencze	166	162	162	176
Dinnyés	170	157	157	171
Székesfehérvár	150	136	136	150
Moha	168	157	157	171
Bodajk	166	158	158	172
Mór	161	153	153	167
Kisbér	146	138	138	152
Keményitögyár	146	138	138	152
Nagy-Igmánd	130	121	121	135
Szabadbattyán	166	152	150	164
Polgárdi	166	152	145	159
Lepsény	145	131	131	145
Siófok	145	141	131	145
Szántód	145	139	128	142
Szemes	140	134	128	139
Boglár	136	129	124	134
Fonyod-fürdötelep	133	129	121	131
Máriatelep	130	129	121	131
Balaton-Szt. György	128	121	115	126
Komárváros	123	117	109	121
Nagy-Kanizsa	97	97	97	111
Mura-Keresztúr	118	113	106	118
Kotor-Alsó-Domboru	118	115	109	121
Mura-Király	124	121	119	121
Kis-Szabadka	124	121	119	121
Csáktornya	130	124	119	125
Légrád	123	117	109	121
Zákány	123	120	113	125
Gola	127	123	113	125
Berzencze	129	123	117	128
Visvár	131	129	124	128
Babócsa	136	129	124	133
Barcs	139	135	130	139
Gelse	97	97	97	107
Szt. Mihály-Pacsa	97	97	97	104
Zala-Szt. Iván	97	*) 97	94	93
Györvár	92	92	92	92
Oszkó	92	92	87	92
Vasvár	92	*) 92	87	87
Molnári	92	87	82	87
Dömötöri	92	*) 87	77	82
Szombathely	*) 92	*) 82	—	*) 81
Sziszek (Sisak)	173	173	173	173

*) Nur gültig, soweit nicht billigere Kartierungssätze bestehen.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 Die Publikation erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2375	V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	Böhmischen Commercialbahnen	Kohle und Koks	Mörischau	Rokycan	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Koks gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	170 Heller pro Tonne à 1000 kg	90 Heller pro Tonne à 1000 kg	80 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2376 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.309-C I/05	beteiligten Verwaltungen, soweit solche nach der Verkehrsleitung in Betracht kommen	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	**den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen**		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens je 2000 Tonnen (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten nach einer der in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressiert sein und in demselben zur Verarbeitung gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Siehe nebenstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen etc., die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet**	

Von	Nach Wien Matzleinsdorf	Nach Ebenfurth
	Heller pro 100 kg	
Nagytétény	—	137
Tárnok	—	145
Martonvásár	—	144
Kapolnásnyék	—	150
Velencze	—	150
Dinnyés	—	142
Székesfehérvár	—	122
Moha	—	143
Bodajk	—	144
Mór	—	144
Kisbér	—	129
Keményitögyar	—	129
Nagy Igmánd	—	129
Szabadbattyán	—	138
Polgárdi	—	138
Lepsény	—	117
Siófok	—	137
Szántód	145	134
Szemes	145	129
Boglar	140	129
Fonyód-Fürdötelep	137	127
Máriatelep	134	124
Balaton-Szt. György	132*)	121
Komárváros	123	111
Nagy-Kanizsa	97	97
Mura-Keresztur	118	114
Kotor-Alsó-Domboru	118	115
Mura-Király	127	116
Kis-Szabadka	127	120
Csáktornya	130	121
Légrád	123	111
Zákány	126	115
Gola	130	120
Berzencze	130	123
Vizvár	135	125
Babócsa	139	129
Barcs	139*)	129
Gelse	97	97 †)
Szt. Mihály-Pacsa	97	97 †)
Zala-Szt. Iván	97	83 †)
Györvár	97	77 †)
Oszkó	93	77 †)
Vasvár	93	77 †)
Molnári	93	77 †)
Dömötöri	—	77 †)
Sziszek (Sisak)	173	173

*) Auch gültig für Wien St.E.G.

†) Der auf Grund dieses Frachtsatzes entfallende Nachlaß wird auch bei jenen Sendungen nach Ebenfurth Mühle, welche nach dem Tarife für den Westungarisch-Niederösterreichisch-Obersteiermärkischen Eisenbahnverband direkt abzufertigen sind, liquidiert.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2377 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.302-C I/05		Schwefel und Schwefelblüte	Triest	Ternitz (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Wenn Sendungen unverpackt, ist vom Absender, bezw. Empfänger auf- und abzuladen	vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	188 Heller	172 Heller	16 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2378 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.395-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und zwar: Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Köflach (Station der Graz-Köflacher Eisenbahn)	Feuerwerksanstalt (Station der Schneebergbahn)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen direkt an das k. und k. Militärärar adressiert sein und auch tatsächlich von diesem bezogen werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	87 Heller		Im Kartierungswege		
2379 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.395-C I/05	Eisenbahn Wien-Aspang	Brennholz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Acsád und Szombathely (Stationen der Südbahn)	Wien E.W.A.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Verschieden	52 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2380 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1995	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.395-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Ziegel der Pos. Z—5 a) und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Inzersdorf (k.k.St.B.)	Wr. Neustadt und nach Wr. Neustadt-Schneebergbahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	30 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2381 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.246-C 1/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Triest	Kufstein transit mit der Bestimmung nach den Stationen: Röthenbach bei Lindau	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes nach den in Rubrik 5 bezeichneten bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen*)	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	Verschieden	Verschieden	0·18 Franken	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direktion der Südbahn in Wien, Kontrolle der Einnahmen, in Vorlage gebracht werden müssen	
					Blaichach Immenstadt Sonthofen						0·22 Franken			
					mit der Bestimmung nach den im Spezialtarif I, bezw. im Ausnahmetarife Nr. 19 enthaltenen Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen (ausgenommen Blaichach, Immenstadt, Röthenbach bei Lindau und Sonthofen)						0·25 Franken			

*) Die für Rosenheim und München entfallenden Nachlässe werden nur für Sendungen geleistet, die daselbst für den Lokokonsum bezogen werden; sie können also bezüglich der in den Lagerhäusern in München und Rosenheim eingelagerten Sendungen nur dann beansprucht werden, wenn durch Bestätigungen der Lagerhaus-Verwaltungen nachgewiesen wird, daß die betreffenden Sendungen aus den Lagerhäusern mit Straßenfuhrwerk abgeführt worden und für den Lokoverbrauch bestimmt waren. Die Nachlässe nach den übrigen Stationen gelangen sowohl für direkt nach denselben aufgegebenen Sendungen als bei Reexpedition der letzteren in München und Rosenheim zur Liquidierung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2382 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck** Z. 38.209/05		Reexpeditionsbefugnis für Schnittholz der Pos. H—17 c) 1 und 2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	in der Station Eben	in der Station Salzburg k.k.St.B.	Lokalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1905, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—VIII—2	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906					Im Rückvergütungswege		
2383 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck** Z. 35.898/05		Reexpeditionsbefugnis für Schnittholz der Pos. H—17 c) 1 und 2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	in der Station Wilten	in der Station Völs	Lokalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1905, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—VIII—2	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906					Im Rückvergütungswege		
2384 V.-B. Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck** Z. 38.915/05		Reexpeditionsbefugnis für Schnittholz der Pos. H—17 c) 1 und 2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	in der Station Bruck-Fusch		Lokalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1905, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—VIII—2	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906					Im Rückvergütungswege		
2385 V.-B Nr. 140 v. 5./XII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck** Z. 39.067/05		Reexpeditionsbefugnis für Schnittholz der Pos. H—17 c) 1 und 3 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	in der Station Kirchberg i. Tirol		Lokalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1905, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—VIII—2	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906					Im Rückvergütungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 141 | **Wien, 7. Dezember 1905.** | **XVIII. Jahrgang.**

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 12. Dezember 1905 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 17. November 1905,*) betreffend die Ermächtigung des Hauptzollamtes in Mährisch-Ostrau zur Zollborgung.

Das k. k. Hauptzollamt in Mährisch-Ostrau wird zur Zollborgung ermächtigt.

Kosel m. p.

Nachtrag V) zum Reglement für das Lagerhaus der Stadt Wien vom 16. November 1891.**

Änderung in der Firmazeichnung.

Gültig vom 15. Dezember 1905.

Der § 2 des Reglements vom 16. November 1891 wird im ersten Absatze abgeändert wie folgt:

Verwaltung.

§ 2. Die Firma zu zeichnen und die Unternehmung vor Gericht zu vertreten sind nur der Bürgermeister oder einer der Vizebürgermeister von Wien berechtigt.

Vom Gemeinderate
der
k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien

*) Enthalten in dem am 28. November 1905 ausgegebenen LXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 177.
**) Genehmigt mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 29. November 1905, Z. 65.618.

Staatseisenbahnrat.

Plenarsitzung.*)

Am 1. Dezember wurde unter dem Vorsitze Seiner Exzellenz des Leiters des Eisenbahnministeriums Sektionschefs Ludwig Wrba die diesjährige Herbstsession des Staatseisenbahnrates eröffnet.

Nach Eröffnung der Sitzung und Begrüßung der Erschienenen gedachte der Vorsitzende mit warm empfundenen Worten der Verluste, welche der Staatseisenbahnrat seit seiner letzten Tagung durch das Hinscheiden seines Mitgliedes des Präsidenten der Landwirtschafts-Gesellschaft in Klagenfurt Anton Tscharre und des Ersatzmannes Johann v. Hoffingott erlitten hat.

Die Versammlung ehrte das Andenken der Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Nach Mitteilung der seit der letzten Frühjahrssession in der Zusammensetzung des Staatseisenbahnrates eingetretenen Änderungen richtete der Vorsitzende an die Versammlung die Einladung, an einer am 2. Dezember stattfindenden Versuchsfahrt mit dem Motorwagen der Firma Komarek von Wien (Westbahnhof) nach Rekawinkel teilzunehmen und brachte sodann zur Kenntnis, daß vier geschäftsordnungsmäßig unterstützte Dringlichkeitsanträge eingebracht worden seien, und zwar:

*) Das Protokoll wird seinerzeit zur Veröffentlichung gelangen.

1. Ein Antrag des Mitgliedes Dr. Eduard Türk, betreffend Beistellung genügend großer Wagen für Heutransporte auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen;

2. ein Antrag des Mitgliedes Franz Xaver Wirth, betreffend Errichtung eines gemeinsamen Personenbahnhofes in Villach im Einvernehmen mit der k. k. priv. Südbahn;

3. ein Antrag des Mitgliedes Moritz Dattner wegen Umrechnung des Heftes 1 und 2 des Tarifes für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina unter Einrechnung ermäßigter Anteile im Anschlusse an die durchgerechneten Tarife bis Olmütz;

4. ein Antrag des Ersatzmannes Roman Załoziecki wegen Gewährung des Ausnahmetarifes II der k. k. österreichischen Staatsbahnen für den Export von Rohöl zu Heizzwecken nach Rußland.

Sämtlichen vier Anträgen wurde seitens des Staatseisenbahnrates die Dringlichkeit zuerkannt.

Hierauf wurde zur Tagesordnung übergegangen. Mitglied v. Boschan referierte über die „Allgemeinen Angelegenheiten“, und zwar nach Erledigung der „Mitteilungen“ zunächst über mehrere Anträge, betreffend die Erweiterung, bezw. Ausgestaltung einzelner Stationen und Haltestellen.

Zu dem nunmehr in Beratung gezogenen Antrage des Mitgliedes Josef Gröger, betreffend die Errichtung einer Staatsbahn-Direktion im westlichen Böhmen, ergriff Mitglied Johann Kaftan das Wort und erklärte, daß er gegen die Errichtung einer solchen Direktion stimmen müsse, so lange nicht die in Aussicht genommene Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung abgeschlossen sei. Nachdem der Antragsteller seinen Antrag begründet und Sektionschef Dr. Alfred Freiherr v. Buschman den Standpunkt der Regierung in dieser Frage dahin dargelegt hatte, daß eine Überlastung der beiden in Böhmen gelegenen Staatsbahn-Direktionen und das Bedürfnis einer Abhilfe unter den gegenwärtigen Organisationsverhältnissen zweifellos bestehe, daß aber die Frage, in welcher Weise diese Abhilfe erfolgen solle, noch den Gegenstand der Erwägung bilde, wurde der Antrag nach warmer Befürwortung von seiten des Mitgliedes Dr. Viktor Wilhelm Ruß mit großer Mehrheit angenommen.

Von den folgenden Anträgen seien hervorgehoben die auf die Beseitigung des Güterwagenmangels bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen hinzielenden Anträge der Mitglieder Leopold Baczewski, Ignaz Rußmann, Hermann Gessele und Josef Gregor, sowie des Ersatzmannes Dr. Stephan Smal-Stocki.

Im Sinne des Ausschußantrages faßte der Staatseisenbahnrat einen Beschluß, wonach das Eisenbahnministerium allerdringendst gebeten wird, endlich dem Übel des Wagenmangels bei den Staatsbahnen durch reichliche Ergänzung des Wagenparkes zu steuern, namentlich aber dafür Sorge zu tragen, daß dem in den nächsten Monaten zu gewärtigenden außergewöhnlichen Export auf den Staats- und Privatbahnen Güterwagen in genügender Anzahl zur Verfügung gestellt werden.

Zugleich sprach der Staatseisenbahnrat den Wunsch aus, daß die Nachschaffung des durch den zunehmenden Verkehr stets steigenden Bedarfes von Betriebsmitteln auch jene Stetigkeit erhalte, welche für die gleichmäßige Tätigkeit der Betriebsmittelproduktion von größtem Werte sei.

Bei dieser Gelegenheit wiesen die Mitglieder Alfred Deutsch, Otto Günther, Wilhelm Neuber, Alfred Escher und Johann Kaftan in längeren Ausführungen, zu welchen auch der Vertreter des Handelsministeriums Sektionsrat Dr. Friedrich Krenn in eingehender Weise Stellung nahm, auf die derzeit in Triest herrschenden, den Export empfindlich schädigenden Verkehrsverhältnisse hin und richteten unter großem Beifalle der Versammlung an das Eisenbahnministerium die Bitte, auch im Interesse der Staatseisenbahnverwaltung bei den berufenen Zentralstellen mit aller Energie dahin zu wirken, daß diesen beklagenswerten Zuständen sobald als möglich ein Ende gemacht werde. Der Vorsitzende erteilte unter Hinweis auf die vom Vertreter des Handelsministeriums abgegebene Erklärung die Zusicherung, daß das Eisenbahnministerium seinerseits mit seinem ganzen Einflusse bei den beteiligten Ministerien dahin wirken werde, daß möglichst bald geordnete Verhältnisse in Triest herbeigeführt werden.

Des weiteren gelangte der vom Ausschusse gelegentlich der Beratung des Antrages des Mitgliedes Josef Gregor und des Ersatzmannes Dr. Stephan Smal-Stocki, betreffend die Ausgestaltung der Befugnisse der mit dem Publikum in unmittelbarem Verkehre stehenden Dienststellen bei der in Aussicht genommenen Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung, gestellte Antrag zur Annahme, mit welchem das Eisenbahnministerium ersucht wird, vor der im Zuge befindlichen Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung ein Votum des Staatseisenbahnrates einzuholen.

Der Antrag des Mitgliedes Otto Günther, betreffend Ergreifung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Wiener Stadtbahn, wurde gemäß den Ausführungen des Referenten in nachstehender Fassung angenommen: „Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, einschneidende Maßnahmen zu treffen, um die Stadtbahn ihrem eigentlichen Zwecke zuzuführen, also vorerst mit Beschleunigung den elektrischen Betrieb mit dichtem Zugsverkehre einzuführen und die schon jetzt abstellbaren Mißstände zu beseitigen.“

Dagegen wurde der mit dem vorerwähnten Antrage im Zusammenhange stehende Antrag des Mitgliedes Karl Ritter v. Hornbostel, betreffend Einberufung einer Kommission zur Beratung und Antragstellung hinsichtlich der zur Ermöglichung günstiger Betriebsergebnisse bei der Wiener Stadtbahn geeigneten Mittel, nicht angenommen.

Von den Beschlüssen allgemeiner Natur wäre noch hervorzuheben ein über Antrag des Mitgliedes Dr. Wilhelm Exner gefaßter Beschluß, betreffend ungesäumte Organisation eines Zentral-Studienbureaus und der für dasselbe unentbehrlichen Versuchsanstalten, sowie der über Antrag des Mitgliedes Dr. Stephan Licht gefaßte Beschluß, betreffend schleunige Vorbereitung der legislativen Reform der veralteten Eisenbahn-Betriebsordnung vom Jahre 1851 und Erlassung der zur Vereinfachung, Beschleunigung und Modernisierung des Verkehrsdienstes notwendigen Verfügungen im administrativen Wege.

Nachdem noch die Dringlichkeitsanträge der Mitglieder Dr. Eduard Türk und Franz Xaver Wirth die Zustimmung des Staatseisenbahnrates gefunden hatten, übernahm in dienstlicher Verhinderung des Leiters des Eisenbahnministeriums Sektionschef Dr. Alfred Freiherr v. Buschman den Vorsitz und erteilte dem Referenten für „Fahrordnungs-Angelegenheiten“ Ritter v. Lindheim das Wort.

Dieser gab zunächst über die Zugsverspätungen in der Zeitperiode 1899—1905 eine statistische Übersicht, aus welcher hervorgeht, daß die Regelmäßigkeit des Verkehres der Personenzüge, insbesondere auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen, auch im Jahre 1905 weitere Fortschritte gemacht hat. Des weiteren bemerkte der Referent, daß die Staatsbahnverwaltung im Gegensatze zu den Privatbahnen, welche den Wünschen des Publikums nach Zugsvermehrung und Verbesserung des Fahrplanes entweder gar nicht oder nur infolge nachhaltigen Druckes nachgeben, eine ganz außerordentliche Vermehrung der Züge eintreten ließ, trotzdem die Personenfrequenz dies nicht gefordert hätte. So wurden die Personenzüge seit 1895 um 8,144 646 Zugskilometer, d. i. um 31 Prozent, vermehrt, während die Frequenz nur um 22 Prozent zugenommen hat.

Der Staatseisenbahnrat spricht hierfür dem Eisenbahnministerium den wärmsten Dank und die vollste Anerkennung aus.

Der Referent unterzog hierauf die „Mitteilungen“ und die „Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1906“ einer eingehenden Besprechung und wendete sich sodann den zahlreichen Initiativanträgen der einzelnen Mitglieder zu.

Von diesen ist insbesondere der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Rußmann auf eheste Erstelllung einer neuen Nachtschnellzugsverbindung von Lemberg nach Wien und vice versa im Sinne der vom Staatseisenbahnrate wiederholt gefaßten diesfälligen Beschlüsse erwähnenswert, welcher Antrag zur Annahme gelangte.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gröger auf Verbesserung des Schnellzugsverkehres auf der Staatsbahnstrecke Prag—Pilsen—Eger wurde in Verbindung mit einem ähnlichen Antrage des Mitgliedes Gottlieb Bondy dem Eisenbahnministerium zum Studium empfohlen.

Das gleiche gilt von den Anträgen des Mitgliedes Heinrich Jenewein wegen ganzjähriger Führung eines Tagesschnellzuges von Triest nach Innsbruck nach Eröffnung der neuen Staatsbahnlinie Aßling—Görz—Triest und des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen Verbesserung der direkten Schnellzugsverbindungen zwischen Prag und Nürnberg und in weiterer Fortsetzung nach Frankfurt, Köln und London durch Einführung eines neuen Nachtschnellzuges von Prag über Pilsen—Eger nach Nürnberg und Einführung eines neuen Tagesschnellzuges über Pilsen—Furth i. W.—Schwandorf. Zu letzterem Antrage sprachen außer dem Antragsteller noch die Mitglieder Josef Houdek und Johann Kaftan, welch letzterer ersuchte, die Aufmerksamkeit auch auf die Verbindung Prag—München zu richten. Der weiterhin in Verhandlung gezogene Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ wegen Verbesserung des Verkehres zwischen Oberösterreich und München durch Führung lokaler Schnellzüge Wels—Simbach zum Anschlusse an die bayerischen Schnellzüge wurde im Sinne des Ausschußantrages dem Eisenbahnministerium zur Erwägung in einem späteren Zeitpunkte abgetreten.

Von den übrigen hierher gehörigen Anträgen, welche die Zustimmung des Staatseisenbahnrates fanden, ist noch der Antrag des Mitgliedes Alfred Deutsch hervorzuheben, mit welchem das Eisenbahnministerium ersucht wird, eine Konferenz der am Verkehre mit der Stadt Reichenberg beteiligten Bahnverwaltungen behufs Feststellung der anläßlich der Deutschböhmischen Ausstellung Reichenberg 1906 einzuleitenden Verkehrsmaßnahmen einzuberufen.

Hierauf wurde die Sitzung unterbrochen.

In der Nachmittagssitzung, welcher Se. Exzellenz der Herr Leiter des Eisenbahnministeriums präsidierte, wurde in die Beratung der kommerziellen und Tarifangelegenheiten eingegangen.

Zunächst referierte das Mitglied Moritz Dattner über den Personen- und Gepäcksverkehr. Besonders lebhaftes Interesse erregten die Mitteilungen des Referenten über die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommene Ausgestaltung der Zeitkarten. Hiernach werden mit 1. Jänner 1906 vor allem Jahreskarten mit Gültigkeit für zwei derselben Firma angehörende Personen, sowie Halbjahrskarten zur Einführung gelangen; ferner werden zwecks Förderung des engeren Lokalverkehres, namentlich jenes im Umkreise größerer Städte, die Preise der Streckenkarten für Entfernungen bis 40 km nicht unerheblich ermäßigt werden; endlich sollen auch die Bestimmungen, betreffend die Begünstigungen für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften eine vielseitig gewünschte Änderung und Erweiterung dadurch erfahren, daß auch Ermäßigungen schon für kleinere Gesellschaften eingeführt werden.

Dem Eisenbahnministerium wurde für diese Maßnahmen der wärmste Dank des Staatseisenbahnrates ausgesprochen.

Hierauf kam Mitglied Wilhelm Brieß als Referent für die Angelegenheiten des Güterverkehres zum Worte und gedachte zunächst namens des Ausschusses unter lautem Beifalle der Versammlung mit überaus anerkennenden Dankesworten der hervorragenden Tätigkeit des in den Ruhestand getretenen Sektionschefs Sr. Exzellenz Dr. Franz Liharzik im Staatseisenbahnrate.

Sodann wurde der in der Berner Konferenz zur Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr gegen das Votum Österreichs, Ungarns und noch dreier Vertragsstaaten angenommene Antrag wegen Erhöhung des Normalsatzes für regelmäßigen Gewichtsverlust von 1 Prozent auf 2 Prozent bei den Artikeln: Schweinsborsten, Pferdehaare, Hölzer, Flachs, Hanf, Salz, Dünger, Erden und Steinkohlen in Beratung gezogen und wurde im Sinne des vom Ausschusse gefaßten Beschlusses an die Regierung das Ersuchen gerichtet, diesem Antrage der Berner Revisionskonferenz die Zustimmung nicht zu erteilen und nur über etwaigen Wunsch der ungarischen Regierung der Erhöhung des Kalos rücksichtlich einiger minder wichtiger Artikel zuzustimmen.

Auf eine Anfrage des Mitgliedes Dr. Stephan Licht, betreffend die von ihm in der letzten Frühjahrssession beantragte Durchrechnung der Tarife im Verkehre zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den westlichen Staatsbahnlinien, erklärte der Vorsitzende, daß diese Angelegenheit im Hinblicke auf die eingeleitete Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorläufig nicht weiter zu verfolgen wäre.

Der sodann behandelte Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Rußmann wegen Ermäßigung der im Tarife, Teil I, vorgesehenen Provision für Nachnahmen nach Eingang bei Beträgen über K 1000 nach einer fallenden Skala fand laut Mitteilung des Referenten seine Erledigung durch die im Ausschusse abgegebene Erklärung des Regierungsvertreters Sektionschefs Dr. Viktor Röll, daß derzeit Verhandlungen wegen

obligatorischer Einziehung der Nachnahmen per Post schweben und daß im Zusammenhange damit die Frage einer stufenweisen Berechnung der Nachnahmeprovision werde in Erwägung gezogen werden.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Dr. Kasimir Grafen Szeptycki, betreffend die eheste Durchführung der dringend notwendigen Reform des Borstenviehtarifes, bringt Referent die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums Regierungsrate Arnold Bardas im Ausschusse abgegebene Erklärung zur Kenntnis, daß bereits mit der in den ersten Monaten des Jahres 1906 zur Einführung gelangenden Neuauflage des Tarifes, Teil I, eine Reform des Borstenviehtarifes in der Weise erfolgen werde, daß an Stelle der Frachtberechnung nach Normalgewichten jene auf Grund des faktischen Gewichtes in dem Falle treten soll, wenn das Vorhandensein entsprechender Wiegemittel die Abwage der Borstenviehsendungen gestattet.

Schließlich brachte der Referent als letzten Punkt der Tagesordnung die in Beantwortung des bezüglichen Antrages des Mitgliedes Dr. Stephan Licht vom Regierungsvertreter Sektionschef Dr. Viktor Röll im Ausschusse abgegebene Erklärung, betreffend die von der Regierung geplante Erhöhung der Manipulationsgebühren zur Kenntnis, welche zu einer längeren Debatte führte.

Se. Exzellenz der Vorsitzende nahm hierbei Anlaß, die Gründe zu erwähnen, welche die Regierung bestimmten, eine Erhöhung der Manipulationsgebühren ins Auge zu fassen, und appellierte an die Mitglieder des Staatseisenbahnrates, die Angelegenheit mit vollster Objektivität, aber auch mit wohlwollender Berücksichtigung der Zwangslage der Staatseisenbahnverwaltung zu überprüfen. Der Vorsitzende fügte bei, daß die Regierung dem Gutachten des Staatseisenbahnrates den größten Wert beimesse und gern bereit sei, Anregungen auf Abänderung einzelner der projektierten Maßnahmen, insoweit der finanzielle Effekt nicht beeinflußt werde, in Erwägung zu ziehen.

Zum Gegenstande sprachen zunächst die Mitglieder Dr. Stephan Licht und Alfred Deutsch, welche insbesondere die Rückwirkung der geplanten Tariferhöhung auf die Industrie, den Handel und die Landwirtschaft und auf die Tarifgestaltung bei den Privatbahnen erörterten, sowie namentlich auch ihren Bedenken Ausdruck gaben, daß der gegenwärtige Zeitpunkt für die Durchführung der geplanten Maßnahme nicht geeignet sei. Ersterer wies ferner auch darauf hin, daß die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen in diesem Jahre derart gestiegen seien, daß das Mehrerfordernis wohl aus den Mehreinnahmen bestritten werden könnte.

Diesen Ausführungen hielt Se. Exzellenz der Vorsitzende entgegen, daß die bisher erzielten Mehreinnahmen nicht reine Mehreinnahmen seien, weil doch denselben auch die Ausgaben gegenübergestellt werden müssen, welche zu den Einnahmen in einem bestimmten Verhältnisse stehen. Übrigens seien die Ergebnisse des heurigen Jahres nur dadurch so günstig beeinflußt, daß am 21. März 1906 der neue Handelsvertrag mit Deutschland in Kraft trete und deshalb der Export einiger Massenartikel nach diesem Staate in größerem Umfange stattgefunden habe.

Die bezüglich der Lokalbahnen geäußerten Besorgnisse seien deshalb nicht zutreffend, weil bei jenen Lokalbahnen, auf welchen nicht das Barême der k. k. Staatsbahnen gelte, eine Erhöhung der Manipulationsgebühren nicht erfolgen solle. Den Privatbahnen eine Erhöhung der Manipulationsgebühren zu bewilligen, sei nicht beabsichtigt, da — abgesehen davon, daß bei vielen die bezüglichen Konzessionsbestimmungen entgegenstehen — auch die Ertrags- und Tarifverhältnisse andere als bei den Staatsbahnen seien. Was endlich die ausgesprochene Befürchtung betreffe, daß der vorgeschlagenen Manipulationsgebühren-Erhöhung noch weitere, auch den Verkehr der Privatbahnen belastende steuerpolitische Maßnahmen folgen könnten, so sei dieselbe umsoweniger gerechtfertigt, als solche der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften bedürfen, in welchen den Interessenten nicht wie im Staatseisenbahnrate bloß ein konsultatives, sondern ein dezisives Votum zustehe.

Nachdem weiter noch die Mitglieder Gottlieb Bondy, Dr. Theodor Christomanos, Alexander Adler und Dr. Alois Bauer ihre Stellungnahme zu den projektierten Maßnahmen gekennzeichnet hatten, ergriff Sektionschef Dr. Viktor Röll das Wort und konstatierte zunächst mit Befriedigung, daß die Mehrzahl der Redner die Notwendigkeit der Schaffung von besonderen Einnahmequellen zur Bedeckung des eingetretenen Mehrerfordernisses anerkannt habe. Gegenüber der Einwendung, daß der jetzige Zeitpunkt selbst für die in Aussicht genommenen Tarifmaßnahmen ungeeignet sei, müsse darauf verwiesen werden, daß die Vorsorge für die Bedeckung des Erfordernisses nicht hinausgeschoben werden könne. Eine vollständige Neurevision des Tarifes, wie sie von einer Seite angeregt wurde, könne gegenwärtig nicht in Betracht gezogen werden, da die Durchführung einer solchen mehrere Jahre beanspruche und zudem im Zusammenhange mit der Verstaatlichungsfrage sich die Notwendigkeit ergeben könnte, noch während dieser Zeit eine neuerliche Revision des Tarifbarêmes vorzunehmen.

Die Massengüter von der geplanten Maßnahme auszuschließen, gehe schon deshalb nicht an, weil dieselben mehr als 60 Prozent des gesamten Verkehres bilden und hierdurch der finanzielle Effekt zum größeren Teile vereitelt würde. Aus den gleichen Gründen könne auch eine Einschränkung des Zuschlages zur Manipulationsgebühr bezüglich des Nahverkehres nicht in Aussicht genommen werden, zumal hierdurch die Durchführung auch noch erheblich kompliziert würde.

Bezüglich des Exportverkehres sei die vollständige Befreiung von dem Zuschlage geplant, insoweit es sich um Güter handle, welche behufs Ermöglichung des Exportes bereits tarifarisch besonders begünstigt seien.

Anlangend die Rückwirkung auf die Lokalbahnen, werde dort, wo eine Achskonkurrenz in Frage komme, derselben schon im Interesse der Lokalbahn selbst Rechnung getragen werden.

Was den finanziellen Effekt der projektierten Erhöhung der Manipulationsgebühren betreffe, so werde das Spezialkomitee entsprechende Mitteilungen erhalten, doch könne schon jetzt die Versicherung erteilt werden, daß die Anforderungen nur im Rahmen des notwendigen Ausmaßes sich bewegen.

Im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen verwies der Regierungsvertreter auf die in den letzten Jahren eingetretene außerordentliche Steigerung der Betriebsausgaben durch Erhöhung der Gehälter und Löhne, Verbesserung der Betriebseinrichtungen etc., wodurch es erklärlich sei, daß das Budget der k. k. österreichischen Staatsbahnen jetzt nicht mehr genügende Elastizität be-

sitze, um eine derartige Mehrbelastung ohne besondere Bedeckung zu erlangen.

Zum Schlusse appellierte der Redner an die bewährte Einsicht der Mitglieder des Staatseisenbahnrates und bat sie, dem Eisenbahnministerium in seiner jetzigen schwierigen Lage seine wertvolle Unterstützung nicht zu versagen.

Nach diesen mit Beifall aufgenommenen Ausführungen und einem Schlußworte des Referenten wurde sodann der Antrag des Ausschusses, die Angelegenheit einem Spezialkomitee zur Abgabe eines Gutachtens zu überweisen, angenommen.

Als Delegierte wählte der Staatseisenbahnrat durch Akklamation die Mitglieder Wilhelm Brieß, Dr. Karl Chiari, Moritz Dattner, Alfred Deutsch, Otto von Günther, Fritz Hamburger, Gottfried Hüttemann, Heinrich Janotta, Dr. Stephan Licht, Karl Luckmann, Dr. Kasimir Grafen Szeptycki, Josef Max Wolfbauer, Ludwig Neurath, Ignaz Rußmann, Alexander Adler, Max Freiherrn v. Mersi, Dr. Cyrill Seifert und Wilhelm v. Boschan.

Gleichzeitig wurde ausgesprochen, daß es auch den im Spezialkomitee nicht vertretenen Mitgliedern des Staatseisenbahnrates gestattet sein soll, dem Komitee schriftliche Äußerungen zum Gegenstande abzugeben.

Hierauf sprach Se. Exzellenz der Herr Leiter des Eisenbahnministeriums den Mitgliedern, sowie insbesondere den Referenten des Staatseisenbahnrates für die eifrige und hingebungsvolle Tätigkeit den wärmsten Dank aus und knüpfte hieran die Versicherung, daß die Staatseisenbahn-Verwaltung den Anregungen des Staatseisenbahnrates innerhalb der zulässigen Grenzen stets die gebührende Würdigung angedeihen zu lassen bemüht sei.

Mitglied Gottlieb Bondy dankte namens der Versammlung Sr. Exzellenz dem Herrn Vorsitzenden und allen Organen des Eisenbahnministeriums für die sachliche und wohlwollende Behandlung der gestellten Anträge.

Der Vorsitzende schloß hierauf mit dem Ausdrucke wärmsten Dankes für die ihm und seinen Mitarbeitern gewidmete freundliche Anerkennung die Sitzung.

Industrierat.

Die dritte (Verkehrs-) Abteilung des Industrierates hielt am 1. Dezember unter dem Vorsitze des Herrenhausmitgliedes Krupp und in Anwesenheit der Vertreter des Handels-, des Finanz- und des Eisenbahnministeriums eine Sitzung ab. Der Vorsitzende teilte vor Eingang in die Tagesordnung mit, daß im Zuge der Verhandlungen über die Erneuerung des Lloydvertrages der „Lloyd“ Abänderungsanträge zu dem von der dritten Abteilung dem Plenum vorgelegten Tarife für den Verkehr nach Indien, China und Japan gestellt habe. Die Spezialreferenten und die Experten haben sich in unter Vorsitz des Abg. Dr. Kolischer geführten Besprechungen mit diesen beantragten Modifikationen befaßt, und es sei notwendig, daß die dritte Abteilung zu selben Stellung nehme. Mitglied Singer berichtet über die Änderungen, welche hinsichtlich der Klassifikation des Standards und einiger Erhöhungen der Raten in diesen Beratungen als zulässig befunden wurden, und verweist auf den Vorteil der einverständlichen Erstellung der Tarife. Redner stellt den Antrag, die in diesen Besprechungen formulierten Abänderungsanträge statt der in der letzten Sitzung der dritten Abteilung angenommenen Anträge dem Plenum zur Beschlußfassung vorzulegen. Dieser Antrag wird nach einer kurzen Debatte, an der sich die Mitglieder Schweiger und Dr. Frieß beteiligen, angenommen. Der als erster Punkt auf der Tagesordnung stehende Antrag der Mitglieder Freiherr v. Rinaldini und Genossen, betreffend die Einführung von isolierten und im Winter geheizten Transportwagen für Wein, Obst, Gemüse, Eier, Fische und Konserven, wird nach einer Bemerkung des Mitgliedes Holzer angenommen. Für den Antrag des Mitgliedes Barthelt, betreffend die Berücksichtigung der Interessen der Industrie bei den durch die Manöver bedingten Einschränkungen der Frachtenbeförderung auf den Bahnen, welcher durch einen Antrag des Dr. Frieß auf Maßnahmen zur Beseitigung des Waggonmangels überhaupt erweitert wird, wird das Mitglied Dr. Schenker-Angerer zum Referenten bestellt.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest-St. Andrae. (Detailprojekt, betreffend die Auflassung des in km 18·5/6 der Wocheinerbahn bestimmten, 2 m breiten Wegüberganges und Ersatz desselben durch eine unter dem Inundationsobjekte in km 18·5 projektierte Wegverlegung: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat das Ergebnis der durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Detailprojektes, betreffend die Auflassung des in km 18·5/6 der im Baue befindlichen Wocheinerbahn seinerzeit kommissionell bestimmten 2 m breiten Wegüberganges in Schienenhöhe und Ersatz desselben durch eine unter dem Inundationsobjekte in km 18·5 projektierte Wegverlegung mitgeteilt. Im Hinblicke auf die im Kommissionsgutachten niedergelegte Begründung findet das Eisenbahnministerium den Baukonsens unter Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Baugründe für das gegenständliche Projekt zu erteilen und gleichzeitig die hinsichtlich des Niveauüberganges in km 18·5/6 seinerzeit getroffenen Kommissionsbestimmungen aufzuheben. [E.-M.-Z. 32.993.]

Lokalbahn Meran-Mals. (Detailprojekte, betreffend Einschaltung von Niveauübersetzungen in km 3·920 und km 39·676: Anordnung der politischen Begehung.) Die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Meran vorgelegten Detailprojekte über die Einschaltung von Niveauübersetzungen in km 3·920 und km 39·676 der Lokalbahn Meran-Mals erscheinen vom fachlichen Standpunkte als entsprechend und wurden prinzipiell genehmigt. Die gegenständlichen Operate wurden an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Amtshandlung im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens eventuell ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 55.814.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kimpolung nach Dorna watra mit der Abzweigung von Pozoritta nach Louisenthal. (Plan für die Verteilung der Schwellen und Befestigungsmittel auf der Flügelbahn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. November den vom Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen in Czernowitz vorgelegten Plan für die Verteilung der Schwellen und Befestigungsmittel bei Verwendung altbrauchbarer Schienen des Systems XXIII auf dem Flügel Pozoritta—Louisenthal der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra genehmigt. [E.-M.-Z. 47.109.]

Zusammenstellung der am 1. Oktober 1905 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post-Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometer	Datum der Konzessionsurkunde (des Gesetzes)	Konzessionsmäßiger (gesetzmäßiger) Bauvollendungstermin	Voraussichtliche Betriebseröffnung	Motor	Spurweite in Meter	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.								Im III. Quartale 1905 gelangten nachfolgende Bahnlinien zur Betriebseröffnung: Am 15. Juli 1905 Lokalbahnlinien im Gebiete von Innsbruck; am 16. Juli 1905 Brünn—Lösch; am 6. August 1905 Mank—Ruprechtshofen; am 6. August 1905 Kirchberg a. d. Pielach—Laubenbachmühle; am 24. August 1905 Strzylki-Topolnica—Sianki; am 20. September 1905 Schwarzach-St. Veit—Bad Gastein.
1	Lemberg—Sambor—ungarische Grenze:								
	Endstrecke Sianki—ungar. Grenze	2·9	6. Juni 1901	—	15. Okt. 1905	Dampfkraft	1·435	Kgl. ungar. Staatseisenbahn-Verwaltung	
2	Karawankenbahn:								
	Teilstrecke Klagenfurt—Aßling	44·0	6. Juni 1901	—	August 1906 [1])	„	1·435	Staatsbetrieb	
	„ Villach—Rosenbach	22·6	6. Juni 1901	—	August 1906	„	1·435	„	
3	Wocheinerbahn (Aßling—Görz)	92·9	6. Juni 1901	—	Mai 1906	„	1·435	„	
4	Görz—Triest	44·1	6. Juni 1901	—	Mai 1906	„	1·435	„	
5	Pyhrnbahn (Klaus—Selzthal)	43·2	6. Juni 1901	—	Sommer 1906 [2])	„	1·435	„	
6	Hartberg—Friedberg	27·8	28. Sept. 1901	28. Sept. 1903	15. Okt. 1905	„	1·435	„	
7	Tarnopol—Zbaraż	25·2	14. Dez. 1904	14. Dez. 1906	Juni 1906	„	1·435	„	
8	Meran—Mals (Vinschgaubahn)	60·6	7. Juli 1903	7. Juli 1907	1. Juli 1906	„	1·435	„	
9	Roßbach—Adorf	11·3	18. Aug. 1903	18. Aug. 1905	1. Okt. 1906	„	1·435	„	
10	Zwettl—Martinsberg	36·2	26. März 1904	—	10. Okt. 1906	„	1·435	„	
	II. Private Bauführung.								
11	Zwickau—Gabel	12·1	9. Feb. 1903	1. Okt. 1905	7. Okt. 1905	Dampfkraft	1·435	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	
12	Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka:								
	Teilstrecke Sudoměř-Skalsko—Sobotka	73·0	19. Feb. 1904	19. Feb. 1906	15. Nov. 1905	„	1·435	Staatsbetrieb	
	„ Sobotka—Alt-Paka		19. Feb. 1904	19. Feb. 1906	Anfangs 1906	„	1·435	„	
13	Sedletz—Kuttenberg—Zruč	33·8	26. Feb. 1904	26. Feb. 1906	1. Nov. 1905	„	1·435	„	
14	Neuhaus—Wobratein	43·7	27. Dez. 1904	27. Dez. 1906	1. Sept. 1906	„	0·760	„	
15	Daudleb—Rokitnitz	19·9	27. Dez. 1904	27. Dez. 1906	18. Aug. 1906	„	1·435	„	
16	Kirchberg a. d. P.—Mariazell—Gußwerk:								
	Teilstrecke von km 17·2 bis km 56·9	39·7	15. Okt. 1904	15. Okt. 1906	Spätherbst 1906	„	0·760	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
17	Ernstbrunn—Mistelbach—Hohenau:					„	1·435	„	
	Teilstrecke Ernstbrunn—Mistelbach	20·0	—	—	Herbst 1906	„	1·435	Staatsbetrieb	
18	Hannsdorf—Mährisch-Altstadt	10·0	17. Aug. 1904	17. Aug. 1906	4. Okt. 1905	„	1·435	Im Eigenbetrieb	
19	Aujezd—Luhatschowitz	10·2	17. Juni 1905	17. Juni 1906	12. Okt. 1905				
20	Reutte—Reichsgrenze nächst Schönbichl	14·5	11. Okt. 1904	11. April 1906	Anfangs Dezember 1905	„	1·435	Kgl. bayer. Staatseisenbahn-Verwaltung [3])	
21	Bludenz—Schruns (Montafonbahn)	12·9	24. Dez. 1904	24. Dez. 1906	Mitte November 1905	Elektrisch	1·435	Staatsbetrieb	
22	Pozoritta—Louisenthal	7·0	23. Okt. 1899	—	Sommer 1906	Dampfkraft	1·435	„	
23	Tarnów—Szczucin	49·0	7. Okt. 1905	7. Okt. 1907	Mitte 1906	„	1·435	„	
24	Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete von Troppau	4·8	20. Dez. 1904	20. Dez. 1905	Ende 1905	Elektrisch	1·000	Stadtgemeinde Troppau durch die Kommanditgesellschaft Reutter & Comp. in Wien	
25	Wiener elektrische Straßenbahnen: Linie Konz. Nr. 57	2·1	24. März 1899	—	Mitte November 1905	„	1·435	Gemeinde Wien, städt. Straßenbahnen	

Ad Post-Nr. 2, 3 und 4 Hauptbahnen I. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
„ „ 1 und 5 Hauptbahnen II. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
„ „ 6 Lokalbahn (als Hauptbahn II. Ranges auszuführen), auf Kosten der Konzessionäre im Baue durch Staatsorgane.
„ „ 7, 8, 9 und 10 Lokalbahnen, auf Kosten der Konzessionäre im Baue durch Staatsorgane.

[1]) Für den Vollbetrieb; der Lokalbetrieb in der Strecke Klagenfurt—Feistritz im Rosenthale (17·5 km) ist für den Mai 1906 in Aussicht genommen.
[2]) Für den Vollbetrieb; der Lokalbetrieb in der Strecke Klaus—Spital am Pyhrn (27·0 km) ist für den November 1905 in Aussicht genommen.
[3]) Nur bezüglich des Zugförderungs- und Fahrdienstes der Linie, während die anderen Agenden der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck obliegen.

Die unter Post-Nr. 1, 6, 11, 13, 18 und 19 angeführten Bahnstrecken wurden an den bezüglichen in der Rubrik „Voraussichtliche Betriebseröffnung" dieser Tabelle eingesetzten Zeitpunkten dem Betriebe bereits übergeben.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus. (Anordnung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen des Flügels zur Verladestelle „císařský lom".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Durchführung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen auf der Flügelbahn zur Verladestelle „císařský lom" der Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus mit dem Beginne am 5. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 35.948.]

Elektrische Kleinbahn in Pola. (Erteilung der Baubewilligung für die Projektslinie vom Valerieparke durch die Via Siana zum Kaiserwalde.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. November das von der k. k. Statthalterei in Triest mitgeteilte Ergebnis der am 15. und 16. Dezember 1904 durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich der von der Istrianer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft in Pola projektierten Linie vom Valerieparke durch die Via Siana zum Kaiserwalde der elektrischen Kleinbahn in Pola zur Kenntnis genommen und nunmehr die Baubewilligung für die vorgenannte Projektslinie in ihrer ganzen Ausdehnung auf Grund der den Kommissionsverhandlungen vorgelegenen Projektsbehelfe unter Einhaltung der getroffenen Kommissionsbestimmungen mit dem Vorbehalte erteilt, daß dieser Baukonsens erst mit dem Zeitpunkte der Erteilung der Konzession zum Baue und Betriebe der gegenständlichen Kleinbahnlinie in Rechtskraft tritt. [E.-M.-Z. 36.901.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Detailplan für die Haltestelle Erlaufklause in km 45·9/46·1.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. November den vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Detailplan für die Haltestelle Erlaufklause in km 45·9/46·1 der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk genehmigt. [E.-M.-Z. 54.966.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Krakau: Eröffnung der Personenhaltestelle Radocza.) Am 15. Dezember wird auf der Lokalbahn Skawce-Siersza wodna zwischen der Station Wadowice und der Haltestelle Woźniki bei km 20·616 die neue Personenhaltestelle Radocza für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Station Morawičan.) Am 4. Dezember ist die Station Morawičan der Linie Böhm.-Trübau—Olmütz auch für den Frachtstückgüter- und damit für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Gleichzeitig wurde die bisherige Bezeichnung dieser Station in „Morawičan-Loschitz" abgeändert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Umladestation Freiburg i. B. 1 [Ort].) Die Umladestation Freiburg i. B. 1 (Ort) erhält die neue Bezeichnung „Freiburg Hauptgüterbahnhof".

Preußen. (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Essen: Schließung der Stationen Dortmund K.M. und D.G.E., sowie geänderte Bezeichnung der Station Dortmund B.M.) Aus Anlaß der Bahnhofsumbauten in Dortmund treten am 15. Jänner 1906 nachbezeichnete Änderungen ein:

a) die Stationen Dortmund K.M. und Dortmund D.G.E. werden für den gesamten Güter- und Tierverkehr geschlossen und die für sie bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätze aufgehoben;

b) der Freiladeverkehr der Station Dortmund B.M. wird bis auf die ihr noch verbleibenden Bierladungen nach den auf dem Gelände des Bahnhofes Dortmund D.G.E. als Teil des neuen Bahnhofes Dortmund angelegten Freiladegeleisen verwiesen;

c) die Station Dortmund B.M. erhält unter Beibehaltung ihrer jetzigen Tarifentfernungen und Frachtsätze die auch für den neuen Bahnhof Dortmund in Aussicht genommene Bezeichnung „Dortmund".

Bayern. (Änderung einer Stationsbezeichnung.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen gibt bekannt, daß die Bahnstation Ganghofen wieder — wie früher — die Bezeichnung „Gangkofen" erhalten hat.

Sachsen. (Station Leipzig Thür. Bhf.) Am 1. Dezember ist die Station „Leipzig Thür. Bhf." für den Frachtstückgutverkehr geschlossen worden.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 15. Oktober mit 7 Passagieren und 3121 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 406 Tonnen nach Fiume und 1438 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 4 der Calcutta-Linie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 2,360.821 kg (wovon 405.745 kg für Fiume und 866.274 kg für das Ausland), Colombo 1350 kg Tee (für das Ausland), Rangoon 579.668 kg (wovon 516.980 kg für das Ausland), Madras 20.350 kg Baumwolle, Suez 33.480 kg Gummi und aus Port Said 125.540 kg.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: je der Nachtrag I zu den Kilometerzeigern Nr. 74 und Nr. 74 a (k. k. österr. Staatsbahnen), der Nachtrag XI zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direktionen Erfurt und Halle a. S.) und der Nachtrag IX zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Verlosungen.

Am 1. Dezember:

Niederösterreichische Waldviertelbahn. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juni).

Österr. Nordwestbahn. $3^1/_2$ proz. Prioritäten lit. A vom Jahre 1903 (Rückzahlung ab 1. März); 5proz. Prioritäten Em. 1874, $3^1/_2$ proz. konvertierte, früher 5 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juni).

Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Aktien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Südbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten, Serie E und W (Rückzahlung ab 1. Mai) und 3proz. Prioritäten, Serie A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V, X und Z (Rückzahlung mit Ausnahme der Obligationen der Serie X ab 2. Jänner, die der Obligationen der Serie X ab 2. April).

Rückzahlungen.

Ab 31. Dezember:

Böhmische Nordbahn. $3^1/_2$ proz. Prioritäten, Em. 1903.

Lokalbahn Dolina-Wygoda. Prioritätsaktien.

Dividenden.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft vorm. G. Sigl in Wr. Neustadt. Ab 20. November K. 20·—.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Elisabethbahn-Aktien I., II. und III. Em. Die Ausgabe der neuen Couponsbogen zu diesen Titres wird ab 2. Jänner 1906 beginnen.

Generalversammlungen.

Im Monate Dezember:

14. (Wien.) Lokalbahn Lemberg-Podhajce. (Konstituierende Generalversammlung.)

29. (Wien.) Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 2. Dezember dem mit der Leitung des Eisenbahnministeriums betrauten Geheimen Rate, Sektionschef Ludwig Wrba das Großkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Neue Kontrollvorschriften über die Anwendung der Frachtsätze für Eier, sowie Eigelb, Eiweiß und Albumin.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für die Reexpedition von Eiern, sowie Eigelb, Eiweiß und Albumin nachstehende neue Bestimmungen in Kraft:

„Eier aus Rußland werden zu den Frachtsätzen dieses Tarifes auch dann abgefertigt, wenn dieselben von Rußland mittels Eisenbahn oder Straßenfuhrwerkes, bezw. für Nadbrzezie-Landungsplatz auf dem Wasserwege unter Zollkontrolle anlangen, daselbst in Bahn- oder Privatmagazine eingelagert und mittels Eisenbahn spätestens binnen 42 Tagen nach deren Eintreffen in der Einlagerungsstation versendet werden. Die einzelnen Frachtbrief-Positionen des russischen Frachtbriefes, eventuell des zollämtlichen Begleitdokumentes müssen mit den Angaben im Frachtbriefe bei der Aufgabe für die Weiterbeförderung übereinstimmen. Die betreffenden Frachtbriefe für die Weiterbeförderung haben die bahnämtliche Bestätigung über die russische Herkunft zu enthalten.

Die Frachtsätze dieses Tarifes finden ferner auch Anwendung auf solche Eier russischer Herkunft, welche zum Zwecke der Einkalkung in den Monaten Mai und Juni mittels Eisenbahn oder Straßenfuhrwerkes, bezw. für Nadbrzezie-Landungsplatz auf dem Wasserwege unter Zollkontrolle anlangen, daselbst eingelagert (eingekalkt) werden und mittels Eisenbahn spätestens binnen sechs Monaten nach deren Eintreffen in der Einlagerungsstation versendet werden.

Die beabsichtigte Einlagerung (Einkalkung) ist vom Empfänger der Sendung längstens am achten Tage nach dem Einlangen der Sendung unter Vorweisung der zugehörigen Zollbollette bei der Güterkassa der Einlagerungsstation anzumelden, welche ihrerseits die Zollbollette mit dem Datumstempel und dem Zusatze „Gültig auf sechs Monate“ versieht. Diese Eintragung ist vom Stationsvorstande zu fertigen.

Beim Weiterversand ist diese Zollbollette (rücksichtlich der mittels Eisenbahn einlangenden Sendungen überdies auch die russischen Original-Frachtbriefe) dem neuen Frachtbriefe beizugeben und müssen die betreffenden Frachtbriefangaben mit den einzelnen Daten der zollämtlichen Bollette, bezw. der russischen Original-Frachtbriefe übereinstimmen.

Die mit einer Zollbollette zur Einlagerung (Einkalkung) angemeldeten Mengen können nicht in Teilsendungen zum Weiterversand gebracht werden, hingegen ist es zulässig, einzelne mit mehreren Zollbolletten eingelangte Sendungen zu einer Sendung vereinigt weiter aufzugeben.

Die Eisenbahn behält sich das Recht der jederzeitigen Kontrolle der zur Einkalkung angemeldeten Sendungen vor.

Eigelb, Eiweiß und Albumin, sofern dasselbe in den österreichischen Grenzstationen aus den dortselbst mittels Bahn oder Straßenfuhrwerkes, bezw. in Nadbrzezie-Landungsplatz auf dem Wasserwege unter Zollkontrolle von Rußland anlangenden Eiern erzeugt und spätestens binnen sechs Monaten nach Anlangen der Eier daselbst neu aufgegeben und mittels Eisenbahn weiter versendet werden, ist zu den Frachtsätzen dieses Tarifes abzufertigen.

Die beabsichtigte Verarbeitung der aus Rußland angelangten Eier zu Eigelb, Eiweiß und Albumin ist vom Empfänger der Sendung längstens am achten Tage nach dem Einlangen der Sendung, unter Vorweisung der zugehörigen Zollbollette, bei der Güterkassa der betreffenden österreichisch-russischen Grenzstation anzumelden, welche ihrerseits die Zollbollette mit dem Datumstempel und dem Zusatze „Gültig auf sechs Monate“ versieht. Diese Eintragungen sind vom Stationsvorstande zu fertigen.

Beim Versand der betreffenden Artikel ist der Bezug der entsprechenden Menge Eier aus Rußland, und zwar beim Versand von Eigelb der Bezug der vierfachen, beim Versand von Eiweiß und Albumin der Bezug der zehnfachen Gewichtsmenge von russischen Eiern nachzuweisen. Die Frachtbriefe, denen die bahnämtlich abgestempelten Zollbolletten (rücksichtlich der mittels Eisenbahn einlangenden Sendungen überdies auch die russischen Original-Frachtbriefe) beizugeben sind, haben die bahnämtliche Bestätigung über die russische Herkunft der Eier zu enthalten.“

Auf Seite 22 und 23 des vom 1. November 1901 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, für den in rubro bezeichneten Verkehr sind unter Ziffer 1 der Kontrollvorschriften und Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes im Rückvergütungswege zu streichen:

1. im vierten Absatz, in der 3. Zeile von oben, die Worte „ferner Eier aus Rußland“, und in der 7. und 8. Zeile von oben die Worte „(bei Eiern binnen 42 Tagen)“;
2. der sechste Absatz von „Eigelb, Eiweiß und Albumin . . .“ bis „. . . Herkunft der Eier zu enthalten“.

Wien, am 1. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 12.192/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1886]

Einführung von Frachtsätzen für Papier von Nettingsdorf nach Lemberg.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Papier bei Aufgabe als Frachtgut von Nettingsdorf nach Lemberg die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

a) für Papier der Pos. P—2a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) vom 1. Juli 1905 bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen 531 Heller pro 100 kg und bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen 496 Heller pro 100 kg;

b) für Papier der Pos. P—2b der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) vom 1. Juli 1905 bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen 531 Heller pro 100 kg und bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen 399 Heller pro 100 kg.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 5 vom 14. Jänner 1905 unter fortl. Nr. 333 und im Verordnungs-Blatte Nr. 40 vom 6. April 1905 unter Kundmachung 388 für dieselben Artikel und die gleiche Relation verlautbarten Kartierungsfrachtsätze werden mit dem obengenannten Einführungstermine außer Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 5. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1887]

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Zucker der Pos. Z—15 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, tritt für Zucker der Pos. Z—15 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie bei Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen von Prerau K.F.N.B. nach Turka am Stryj k.k.St.B. der Frachtsatz von 328 Heller für 100 kg in Kraft.

Wien, am 4. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 22.794/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1888]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Zeitkarten für sämtliche im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien und für die Linien Lajta-Szt. Miklós—Wien und Csáktornya—Zaprešić (über Pragerhof).

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 gelangen Zeitkarten mit Gültigkeit für ein ganzes Kalenderjahr, lautend auf sämtliche im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der Südbahn und auf die Linien Lajta-Szt. Miklós—Wien Südbahnhof und Csáktornya—Zaprešić (über Pragerhof — Steinbrück), zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Kronen einschließlich Fahrkartensteuer, Transportsteuer und Stempel		
770	585	380

Auf diese Zeitkarten finden die für Fernverkehrs-Zeitkarten gültigen tarifmäßigen Bestimmungen Anwendung.

Wien, am 4. Dezember 1905. S.B. Z. 13.632-C I/05.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1889]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1905.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Wirksamkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Frachtsätze für die frachtgutmäßige Beförderung von Roheisen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, zur Einführung:

Von Vordernberg nach	Centimes für 100 kg
Bregenz transit	165
Buchs (Rheintal) transit	161
St. Margrethen transit	165
Schaffhausen S.B.B. und Bad.B.	204
Singen S.B.B. und Bad.B.	201

Wien, am 2. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.128/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1890]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 2.

Ergänzung der Reexpeditionstabelle.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, sind auf Seite 10 des obgenannten Tarifes (bezw. Berichtigungsblatt zur Seite 3 des hierzu gehörigen Nachtrages IV) in der ersten Rubrik der Reexpeditionstabelle (die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist zulässig in nachbenannten Lagerhäusern etc.) bei Stanislau als neue Reexpeditionsstellen nachzutragen:

Lagerhaus der Firma Max Ebner in Stanislau;
Lagerhaus der Firma Osias Boral in Stanislau;
Lagerhaus der Firma Berisch Triebfeder in Stanislau.

Wien, am 2. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 21.823/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1891]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil VII, Heft 1, vom 1. Jänner 1904.
Tarif-Teil VII, Heft 2, vom 1. September 1904.
Tarif-Teil VII, Heft 3, vom 1. Mai 1904.

Änderung der Tarifbestimmungen.

Mit Rücksicht auf den neu ausgegebenen Tarif-Teil I, Abteilung B, vom 1. Dezember 1905 ist in den Tarifbestimmungen zum Abschnitt B für Metalle und Metallwaren in Wagenladungen in der Richtung aus Deutschland bei Abteilung I im 2. Absatze an Stelle der Worte

„Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 d u. s. w.“

zu setzen:

„Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—7 d u. s. w.“

Wien, am 5. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 22.977/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1892]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Hefte 1, 2 und 3, vom 1. Jänner 1904.
Tarife, Teil II, Hefte 4, 5 und 6, vom 1. September 1904.

Verlängerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Die im Ausnahmetarife Nr. 32 (für Güter aller Art) vorgesehenen, nur in der Richtung nach Österreich, bezw. Ungarn gültigen besonderen Frachtsätze bleiben auch ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906, in Kraft.

Wien, am 2. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 22.976/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 141 v. 7. XII. 1905. [1893]

Grenzverkehr Rußland—Vorarlberg, einschließlich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

1. Einführung direkter Frachtsätze für lebendes Geflügel russischer Herkunft von Podwołoczyska (Bhf.) trans. und Nowosielitza (Bhf.) trans. nach Bregenz trans., Buchs trans. und Lindau trans. im Kartierungswege.
2. Einführung direkter Frachtsätze für Bretter von Granica trans., bezw. Szczakowa trans. nach Bregenz trans., Buchs trans., Lindau trans. und St. Margrethen trans.
3. Frachtfreie Beförderung von Stroh bei Eiersendungen.
4. Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc.
5. Änderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Firma J. Przeworsky in Krakau.
6. Berichtigung des Vorwortes des Tarifes, Teil II.
7. Berichtigung der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc.

Ad 1. und 2. Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen bei Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vom 1. September 1901 gültigen Tarif-Teiles II für den obbezeichneten Verkehr zur Anwendung:

1. Für lebendes Geflügel (russischer Herkunft) von a) Podwołoczyska (Bhf.) trans., b) Nowosielitza (Bhf.) trans. nach Bregenz trans., Buchs trans. und Lindau trans. bei Aufgabe als Frachtgut und Versand in Geflügelwagen (Spezial- oder Etagewagen) und Frachtberechnung in der Art, daß derselben die Summe des Gewichtes des Geflügels und der auf dem Geflügelwagen (Spezial- oder Etagewagen) angeschriebenen Taxe zugrunde zu legen sind,

ad a) der Frachtsatz von 1668 Cts.
ad b) „ „ „ 1799 „
für 100 kg im Kartierungswege.

2. Für Bretter (russischer Herkunft) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Granica trans., bezw. Szczakowa trans.

nach Bregenz trans. und Lindau trans. der Frachtsatz von 303 Cts.,
nach Buchs trans. der Frachtsatz von 298 Cts.,
nach St. Margrethen trans. der Frachtsatz von 304 Cts.
für 100 kg im Kartierungswege.

Ad. 3. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, ist auf Seite 29 des Tarif-Teiles II für den in rubro bezeichneten Verkehr vom 1. September 1901 bei Ausnahmetarif 3 (Eier) nachfolgende Bestimmung nachzutragen:

In den Monaten November bis einschließlich April wird bei Verfrachtung von Eiern im Gewichte von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Beigabe von Stroh im Gewichte bis zu 300 kg zugelassen und dieses Stroh bis zur Bestimmungsstation gebührenfrei befördert.

Die Absender haben das der Frachtberechnung unterliegende Gewicht der Sendung im Frachtbriefe anzugeben, andernfalls wird die Fracht für das gesamte Bruttogewicht der Sendung, einschließlich des beigegebenen Strohes, berechnet.

Die Tragfähigkeit des Wagens darf unter Einrechnung des zum Schutze beigegebenen Strohes nicht überschritten werden.

Ad 4. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 sind auf Seite 15 des Tarif-Teiles II für den in rubro genannten Verkehr vom 1. September 1901 die im Punkte 9 der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc. sub a)—d) vorgesehenen Fälle, in welchen der Ausgleich der Unterschiede zwischen den im direkten Verkehre zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten nicht bei der Weiterbeförderung der Sendungen von der Lagerhaus-, bezw. Reexpeditionsstation, sondern nur im Rückvergütungswege stattfindet, durch Aufnahme des nachfolgenden Punktes e) ergänzt worden:

„e) Wenn von der Reexpeditionsstelle bis zur neuen Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, wohl aber von der ursprünglichen Versandstation und wenn die Sendung von der Reexpeditionsstelle nach der endgültigen Bestimmungsstation ohne Abfertigungsvorschrift aufgegeben wird."

Demgemäß sind auf derselben Seite in der ersten Zeile des nach Punkt d) folgenden Absatzes die Worte: „In den unter a)—d) angeführten Fällen . . . ." auf „In den unter a—e) angeführten Fällen . . . ." abgeändert worden.

Ad 5. Die Bezeichnung des auf Seite 13 des Tarif-Teiles II für den rubrizierten Verkehr vom 1. September 1901 aufgeführten Lagerhauses der Firma J. Przeworsky in Krakau ist auf „Filiale der k. k. priv. Galizischen Aktien-Hypothekenbank in Krakau" abgeändert worden.

Ad 6. In dem vom 1. September 1901 gültigen Tarif-Teil II für den in rubro bezeichneten Verkehr ist unter Ziffer 3 des Vorwortes auf Seite 5 zwischen den Worten „. . . auf lebende Tiere" und „auf Eisenbahnstraßen . . ." einbezogen worden: „auf die in der Anlage B des österreichischen und ungarischen Betriebsreglements unter Nr. XXXVa aufgezählten explosiven Gegenstände, auf Metallpatronen für Schnellfeuergeschütze ohne Geschoßzünder, auf Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten,

insbesondere Waren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, auch Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten".

Ad 7. Die auf Seite 14 des vom 1. September 1901 gültigen Tarif-Teiles II für den in rubro bezeichneten Verkehr enthaltene Einlagerungsbestimmung: „rücksichtlich des Verkehres von Granica, bezw. Szczakowa transito . . ." wurde wie folgt berichtigt:

„Rücksichtlich des Verkehres von Granica, bezw. Szczakowa transito ist die Einlagerung, bezw. Reexpedition in Lindau und München für Sendungen nach Romanshorn, Rorschach, Bregenz transito, Buchs transito und St. Margrethen transito und in München auch für Sendungen nach Lindau loko und transito zulässig."

Wien, am 1. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 22.321/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1894]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.

Einführung direkter Frachtsätze für Eisen und Stahl.

Mit Gültigkeit vom 22. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, tritt im obgenannten Tarifhefte für Eisen und Stahl des Spezialtarifes II — Ausnahmetarif Nr. 55 A/II — bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen von Rybnik nach Brünn K.F.N.B. ein direkter Frachtsatz von 107 Pfg. für 100 kg in Kraft.

Wien, am 7. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1895]

Nordisch-Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangt ein neuer Verbandsgütertarif für den direkten Verkehr zwischen Stationen der dänischen, schwedischen und norwegischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen anderseits zur Einführung.

Derselbe enthält Reglementarische Bestimmungen und Allgemeine Tarifvorschriften, ferner Tarifsätze für Eil- und Frachtstückgüter, sowie für bestimmte Artikel bei Aufgabe in Wagenladungen und schließlich den Kilometerzeiger.

Dieser Tarif kann von den auf Seite 3 angeführten Bahnverwaltungen zum Preise von Mk. 3·10 für das Stück bezogen werden.

Wien, am 1. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.050/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1896]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu den Kartierungsfrachtsätzen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern.

Zu den ab 1. Jänner 1905 gültigen „Kartierungsfrachtsätzen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern" im Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverbande gelangt mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1906 der Nachtrag I zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 60 Heller zu beziehen sein.

Wien, am 2. Dezember 1905. S.B. Z. 14.390-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905. [1897]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen auf den russischen Eisenbahnen.

2. Dezember 1905. Güterverkehr nach Petersburg und darüber hinaus auf Weichselbahnroute Granica—Iwangorod—Lukow—Malkin unbehindert. — Güterverkehr auf Route der Warschau-Wiener Eisenbahn über Warschau hinaus wegen Behinderung der Güter auf der Warschauer Ringbahn noch gesperrt.

Preußen. (Landeseisenbahnrat.) Auf der Tagesordnung der für den 5. Dezember 1905 in Berlin anberaumten Sitzung stehen u. a. folgende Beratungsgegenstände:

1. Ausnahmetarife für Steinkohlen und Braunkohlenbriketts nach Schleswig-Holstein.
2. Ermäßigung von Ausnahmetarifen für Steinkohlen und Koks zum Betriebe von Hochöfen, Siemens-, Martin-, Puddel- und Schweißöfen, Walz- und Hammerwerken nach verschiedenen Stationen der Rheinprovinz und der Provinzen Westfalen, Hannover, Hessen-Nassau und Sachsen.
3. Ermäßigung des Tarifes für Hohlglas nach den deutschen Seehäfen zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern.
4. Einführung eines Ausnahmetarifes für Steingrus.
5. Ermäßigung des Tarifes für Schweine nach Pleß.
6. Frachtfreie Rücksendung der bei der Beförderung auf der Eisenbahn beschädigten unverpackten oder mangelhaft verpackten Eisengußwaren oder gußeisernen Bestandteile anderer Waren.
7. Übersicht der Normaltransportgebühren.
8. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife u. s. w.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2386	Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Z. 99.726/05 (V. B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905)		Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	sämtlichen in den zitierten Tarifen enthaltenen Versandstellen mit Ausnahme von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Königinhof	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife und Verzichtleistung auf jede Achskonkurrenz	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarife für den Niederschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der Österr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897 und für den Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. vom 1. Mai 1904	Verschieden	Verschieden	60 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der zitierten Tarife ermäßigen sollten, verringert sich der Nachlaß in gleichem Ausmaße
2387	Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Z. 128.437/05 (V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905)	Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Třemoschnitz, Časlau-Močowitz	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Schwadowitz—Eipel		Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 1 des Lokalgütertarifes der Österr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Österr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898 und der Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Třemoschnitz, Časlau-Močowitz vom 1. November 1898	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		
					Aussig Ö.N.W.B.				836	770	66			
					Chrudim Ö.N.W.B.				488	438	50			
					Lieben Ö.N.W.B.				680	600	80			
					Liebstadtl				524	445	79			
					Pardubitz S.N.D.V.B.				400	370	30			
					Prag Ö.N.W.B.				680	600	80			
					Reichenberg S.N.D.V.B.				560	380	180			
					Rositz				400	370	30			
					Semil				560	485	75			
					Smidar				590	575	15			
					Močowitz				Direkte Frachtsätze bestehen nicht	718				
					Wrdy-Bučitz					738				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2388	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Wien (Ö.N.W.B.)	Ö.N.W.B. Aussig Časlau Chrudim Deutschbrod Iglau Kolin Leitmeritz Neubydžow Pardubitz Sedletz-Kuttenberg Skutsch Startsch-Trebitsch Znaim	**Auflieferung eines Minimalquantums von 650 Tonnen.** Jede kontrahierende Firma hat zur Sicherstellung **eine Kaution von 14.000 Kronen (vierzehntausend Kronen)** in barem oder in pupillarsicheren Wertpapieren, zum Börsenkurse berechnet, zu erlegen, welche zurückerstattet wird, wenn der Nachweis erbracht ist, daß bis Ende Dezember 1906 **650 Tonnen** Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden sind; im entgegengesetzten Falle wird die Kaution zur Deckung der Differenz zwischen den bewilligten und offiziellen Frachtsätzen für das wirklich verfrachtete Quantum benützt. Mit diesem Zugeständnis ist ferner die Bewilligung verbunden, die Eilgüter in Wien Ö.N.W.B. ausnahmsweise auch in der Zeit von 6 bis 7 Uhr abends zur Aufgabe zu bringen. Der Nachweis, daß das Minimalquantum Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden ist, hat durch Vorlage der auf die kontrahierende Firma als Absenderin, bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufnahmescheine oder bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate zu erfolgen, und sind diese Dokumente längstens bis 1. Februar 1907 einzusenden	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Heller 748 504 534 408 360 580 678 616 612 532 500 294 256	Verschieden	Im Kartierungswege		Für das bahnämtliche Abwiegen der Eilgüter bei der Aufgabe der Sendungen wird ein Wägegeld nicht erhoben. *) Die Frachtsätze für Jungbunzlau **(B.N.B.)** gelten nur im Verkehre mit Wien (K.F.J.B.) und die für Jungbunzlau **(Ö.N.W.B.)** nur im Verkehre mit Wien (K.F.N.B., Ö.N.W.B. und St.E.G.) oder umgekehrt
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	St.E.G. Aussig Kolin Pardubitz					748 580 612				
				Wien St.E.G.	Znaim St.E.G.					256				
				Wien (Ö.N.W.B. oder St.E.G.)	Trebitsch (St.E.G.)					304				
				Wien (K.F.N.B., K.F.J.B., Ö.N.W.B. oder St.E.G.)	Teplitz (A.T.E.)					748				
					B.N.B. Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Grund-Georgenthal Haida Münchengrätz Nixdorf Rumburg Schluckenau Schönau Schönlinde Warnsdorf Zwickau i. B.					798 728 811 752 648 870 824 846 864 812 824 786				
					Jungbunzlau *) (B.N.B. oder Ö.N.W.B.)					600				
					Nieder-Einsiedel (Lokalbahn Nixdorf-Nieder-Einsiedel-Sebnitz					898				
				Wien (K.F.N.B., Ö.N.W.B. oder St.E.G.	Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. Adlerkosteletz Arnau Jičin Josefstadt-Jaroměř Königgrätz Königinhof Reichenberg Trautenau					549 690 670 600 564 628 720 664				
					E.R.G.T.G. Gablonz a. N. Gablonz-Brandl Morchenstern					754 750 774				
				Brünn (St.E.G.)	Reichenberg (S.N.D.V.B.)					600				
				oder umgekehrt										

V.-Bl. Nr. 141 v. 7./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2389 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Bier	Landskron	Dubnian	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 186		Im Kartierungswege		
					Tscheitsch					175				
2390 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905			Eilgüter: a) gewöhnliche, b) ermäßigte, c) besonders ermäßigte	Wien (St.E.G.)	Bedihošt	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				Heller a) 733 b) 276 c) 268				
					Nezamislitz					a) 688 b) 259 c) 251				
					Proßnitz K.F.N.B.					a) 746 b) 281 c) 274				
					Wrbatek					a) 762 b) 290 c) 282				
				via Stadlau—Brünn (K.F.N.B.)—Chirlitz										
2391 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905			Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	Wien S.B. transit (Matzleinsdorf)	Smichow k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der für Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen		Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	176 Heller	116 Heller	60 Heller			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2392 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klassen I	Brünn (St.E.G.)	K.F.N.B.: Neutitschein	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 196		Im Kartierungswege		
			Frachtgüter der Klassen I	Brünn (St.E.G.)	Zauchtel					172				
			Frachtgüter der Klassen II	Brünn (St.E.G.)	Neutitschein					170				
			Frachtgüter der Klassen II	Brünn (St.E.G.)	Zauchtel					146				
2393 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905			Frachtgüter der Klassen II	Grammat-Neusiedl St.E.G. (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Grammat-Neusiedl in Schienenverbindung stehen) oder umgekehrt	Teschen K.F.N.B. oder Ks.Od.	Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				Heller 318				In den nebigen Frachtsätzen ist die Zuschubgebühr von, bezw. nach den mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehenden Etablissements bereits enthalten
			Frachtgüter der Klassen A			Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				221				
			Frachtgüter der Klassen A			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				209				
2394 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905			Getreide der Pos. G—7 und Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Raasdorf St.E.G. oder umgekehrt	Wien (Donauuferbahnhof) [Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle]	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				Heller 33				In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr für die Überstellung von Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle, bezw. umgekehrt, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen
				Siebenbrunn-Leopoldsdorf St.E.G. oder umgekehrt						37				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	2	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2395 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7, ferner Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Jägerndorf k.k.St.B.	Rumburg B.N.B. Schluckenau B.N.B. oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 3, bezw. Ausnahmetarif für Mehl etc. des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	193 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2396 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren der Pos. H—15, lit. b, der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Dubnian	Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.) Reichenberg (S.N.D.V.B.) Tetschen (B.N.B. oder Ö.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 398 368 398		Im Kartierungswege		In dem Frachtsatze für Reichenberg ist der Portozuschlag der S.N.D.V.B. bereits inbegriffen
2397 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Hölzerne Eisenbahnschwellen zu Regiezwecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Korneuburg-Donaulände Ö.N.W.B.	Aussig Ö.N.W.B. Böhm.-Leipa B.N.B. Czernosek Ö.N.W.B. Lobositz St.E.G. Reichenberg S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 111 — 107 — 116	Heller 100 100 100 100 94	Heller 11 — 7 — 22	Im Kartierungswege		
				Wien-Donauquaibahnhof k.k.St.B.	Bilin k.k.St.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			—	105·2	—			
					Böhm.-Leipa B.N.B. Reichenberg S.N.D.V.B.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen			134 143	116 110	18 33			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2398 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**beteiligten Verwaltungen**	**Hopfenstangen**	**Kácow K.Cš.**	**Gastorf Ö.N.W.B.**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarife**	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller** 108		**Im Kartierungswege**		
					Melnik Ö.N.W.B.					**101**				
					Wegstädtl Ö.N.W.B.					106				
2399 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905			**Kartoffeln**	**Rosochatetz Ö.N.W.B.**	**Smichow k.k.St.B.**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**			**Es besteht kein direkter Frachtsatz**	**89 Heller**				
2400 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905			**Lokomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend, und Reserveräderganitur**	**Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)**	**Bubna**	**Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Dienstzwecken der Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt sein; in den bezüglichen Frachtbriefen muß eine Dienststelle dieser Bahnverwaltung als Empfänger angeführt erscheinen**		**Lokaltarife, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahnverbandes**	**Verschieden**	**Heller** 106				
				Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit	**Bubna**					116				
				Floridsdorf-Jedlesee (Ö.N.W.B.)	**Prag (Smichow) B.E.B.**					106				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2401 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Lokomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aussig (St.E.G.)	Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Lokomotiven müssen für die Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt und an diese Verwaltung oder an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahnverbandes	208 Heller	130 Heller	78 Heller	Im Kartierungswege		
				Floridsdorf-Jedlesee	Aussig (Ö.N.W.B.)				Heller 208	Heller 130	Heller 78			
					Czernosek (Ö.N.W.B.)				208	127	81			
				Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit	Aussig (Ö.N.W.B. oder St.E.G.)				218	140	78			
					Lobositz (St.E.G.)				220	140	80			
2402 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905		Österr. Nordwestbahn	Steine des Spezialtarifes 3	Nachod St.E.G.	Böhm.-Skalitz S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen zur Rekonstruktion der Straßen im Bezirke Jaroměř bestimmt und an den Bezirksausschuß in Jaroměř adressiert sein. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger		Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 18				
					Černožitz S.N.D.V.B.					23				
					Josefstadt-Jaroměř S.N.D.V.B.					22				
					Smiřitz S.N.D.V.B.					23				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2403 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Gablonz a. N.	Prag (B.N.B. oder Ö.N.W.B.)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 50 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokal-, bezw. Verbandstarife	651	474	177	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender, bezw. Empfänger lautende Aufnahmsscheine oder Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel von seiten der beteiligten Bahnverwaltungen tragen dürfen, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1907	
				Gablonz-Brandl	Prag (B.N.B. oder Ö.N.W.B.)				650	466	184			
				Reichenberg (S.N.D.V.B.) loko	Prag (B.N.B. oder Ö.N.W.B.)				599	412	187			
				Reichenberg (S.N.D.V.B.) loko	Olmütz (St.E.G.)				1017	740	277			
				Reichenberg (S.N.D.V.B.) loko	Troppau K.F.N.B. oder (k.k.St.B.)				—	836	—			
				Reichenberg (S.N.D.V.B.) loko	Jägerndorf (k.k.St.B.)				—	800	—			
				oder umgekehrt										
2404 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Warnsdorf B.N.B.	Chlumetz, Iglau, Kolin, Königgrätz, Korneuburg, Pardubitz, Tinischt, Wichstadtl-Lichtenau, Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Wildenschwert, Brünn, Olmütz, Stadlau und Floridsdorf	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil I, Abteilung B			Nachlaß der tarifmäßigen Aufnahmsbescheinigungsgebühr und Aufnahmsstempelgebühr	Im Rückvergütungswege	Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate, spätestens drei Monate nach erfolgter Beförderung des Gutes vorzulegen	

2405 — V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, wird für **Güter der Klassen I und II,** welche

a) über die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [St.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Ausnahme der Sendungen von Olmütz (St.B.) loko und Olmütz (St.E.G.) loko mit direkten Frachtbriefen nach Olmütz (K.F.N.B.) zur Beförderung gelangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn weiter aufgegeben werden;

b) über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür in Olmütz (K.F.N.B.) anlangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [St.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie darüber hinaus mit Ausnahme von Olmütz (St.B.) loko und Olmütz (St.E.G.) loko zur Neuaufgabe gebracht werden,

hinsichtlich der Überführung von Olmütz (St.B.) transit oder Olmütz (St.E.G.) transit nach Olmütz (K.F.N.B.) loko und vice versa, sofern die tarifmäßige Minimalgebühr von 40 Heller pro Sendung zur Einhebung gelangte, im **Rückvergütungswege** die Frachtberechnung für das tarifmäßige Rechnungsgewicht zugestanden.

Die Rückvergütung der Differenzfracht wird im Falle

a) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nach Olmütz (K.F.N.B.) und im Falle

b) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe ab Olmütz (K.F.N.B.) geleistet.

Diese Frachtbriefe müssen die Bestätigung der Station Olmütz (K.F.N.B.) darüber enthalten, daß die Sendungen unter Bahnaufsicht gestanden sind.

Die Bestätigung ist stets sogleich, und zwar im Falle

a) bei der Weitersendung als Sammelgut, und im Falle

b) bei der Weitersendung als Stückgut einzuholen.

Die Weitersendung hat stets binnen drei Tagen nach erfolgter Ankunft der Güter in Olmütz (K.F.N.B.) zu erfolgen. Der Rückvergütungsanspruch muß spätestens zwei Monate nach der Weitersendung gestellt werden, widrigenfalls derselbe als erloschen zu betrachten ist.

Die vorgelegten Frachtbriefe werden nach geleisteter Rückvergütung **nicht** wieder zurückgestellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2406 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	**Eisen und Eisenwaren, auch Maschinenteile der Pos. E—5, lit c und d und E—6 der „Güterklassifikation“ vom 1. Juli 1905**	**Brünn (St.E.G.) und Schmitz (St.E.G.)**	**Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für die Maschinenanlage der nächst der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu errichtenden Zentralen der städtischen Elektrizitätswerke bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	**Lokaltarif der St.E.G.**	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	**53 Heller*)**		**Im Rückvergütungswege**	**Original-Frachtbriefe, auf das Zentral-Gaswerk oder die städtischen Elektrizitätswerke als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1907, widrigenfalls jeder Anspruch auf Vergütung erlischt**	***) Außer diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von K 12 pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu den städtischen Elektrizitätswerken in Anrechnung**
2407 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905			Flachs (roh), ungebrecht	**sämtlichen in Böhmen und Mähren gelegenen Stationen der Österr. Nordwestbahn, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Bodisch, Matha-Mohren, Trübenwasser, Trautenau und Wekelsdorf**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	ad a) Klasse A ad b) Klasse C		ad a) und b) Zehn Prozent	Im Rückvergütungswege	**Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1907**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2408 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Nikolsburg via Grußbach-Schönau	Znaim (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz		5 Heller		Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	
2409 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Langholz	Deutsch-Liebau via Hohenstadt	Bubna St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Langholztransporte gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in Bubna dem Wasserwege mit der Bestimmung nach Deutschland übergeben werden, und ist hierüber der Nachweis durch Beibringung der Zollbollette für das Floß zu liefern	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	123 Heller	90 Heller	33 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplikate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
2410 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Schleifholz der Pos. H - 18 g der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Wien K.F.N.B., Ö.N.W.B. oder St.E.G.	Schönpriesen St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	136 Heller	112 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2411 V. - Nr 141 v. 7./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mehl- und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Gaya St.E.G.	**Stationen d. Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B.**	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Nachweisung des Bezuges eines Quantums von Getreide und Hülsenfrüchten, welches mindestens 30 Prozent des zur Versendung gebrachten Quantums der begünstigten Artikel entspricht	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Teil II, Heft 5, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate über die zur Versendung gebrachten begünstigten Artikel, sowie der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den mittels Eisenbahn in der Station Gaya erfolgten Bezug von Getreide und Hülsenfrüchten. Diese Frachtdokumente sind spätestens Ende März 1907 bei der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einzureichen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	
					Adlerkosteletz				155	111	44			
					Alt-Bunzlau				196	155	41			
					Alt-Paka				221	158	63			
					Arnau				215	165	50			
					Böhm.-Skalitz				174	130	44			
					Časlau				180	127	53			
					Častolowitz				155	112	43			
					Celakowitz				179	154	25			
					Chlumetz				179	129	50			
					Chotěboř				173	112	61			
					Chrast				154	123	31			
					Chrudim				154	119	35			
					Chwala-Potschernitz				179	159	20			
					Deutschbrod				171	106	65			
					Dobřenitz-Syrowatka				176	123	53			
					Dobrowitz				201	153	48			
					Eisenbrod				222	158	64			
					Friedland i. B.				266	202	64			
					Gabel				135	111	24			
					Geiersberg				135	104	31			
					Golč-Jenikau				180	123	57			
					Groß-Wosek				179	138	41			
					Hlinsko				173	121	52			
					Hohenelbe				224	174	50			
					Jičin				217	166	51			
					Josefstadt-Jaroměř				174	125	49			
					Jungbunzlau				204	154	50			
					Königgrätz				169	123	46			
					Königinhof				197	147	50			
					Kuttenberg (Stadtbhf.)				191	139	52			
					Leitmeritz				223	178	45			
					Liebau				204	161	43			
					Liebenau				244	174	70			
					Liebenthal				135	101	34			
					Liebstadtl				222	158	64			
					Lissa				179	151	28			
					Melnik				215	165	50			
					Mittelwalde				135	118	17			
					Mstětitz-Bad Ostrow				179	157	22			
					Neubydžow				195	140	55			
					Neu-Paka				222	164	58			
					Opatowitz				173	123	50			
					Parschnitz				195	145	50			
					Poděbrad				188	142	46			
					Polepp				223	175	48			
					Polna-Stecken				159	104	55			
					Pottenstein				155	111	44			
					Raspenau				264	200	64			
					Reichenau bei Gablonz				252	174	78			
					Reichenberg				257	174	83			
					Roth-Kosteletz				176	136	40			
					Schreckenstein				223	188	35			
					Schwadowitz-Eipel				184	140	44			
					Sedletz-Kuttenberg				183	131	52			
					Senftenberg				149	110	39			
					Skutsch				173	128	45			
					Smidar				200	145	55			
					Smiřitz				174	124	50			
					Starkenbach-Martinitz				221	171	50			
					Swětla				179	118	61			
					Tannwald-Schumburg				242	178	64			
					Trautenau				199	149	50			
					Turnau				222	159	63			
					Wegstädtl				223	170	53			
					Weigsdorf				268	202	66			
					Wichstadtl-Lichtenau				120	113	7			
					Wikawa				195	150	45			
					Wysočan				179	161	18			
					Ždiretz-Kreuzberg				173	116	57			
					Žiželitz				179	131	48			
					Stationen d. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz			Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze					
					Humpoletz					136	—			
					Stationen d. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal									
					Bad Schlag					199	—			
					Gablonz a. d. N.					191	—			
					Maffersdorf					188	—			
					Maffersdorf Fabrik					186	—			
					Morchenstern					194	—			
					Unter-Morchenstern					189	—			
					Stationen d. Lokalbahn Reichenau a. K.-Sollnitz									
					Reichenau a. Kn.					128	—			
					Sollnitz					136	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2412 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Bahnverwaltungen	Pferde zum Schlachten	Wien K.F.N.B., Ö.N.W.B. und St.E.G.	Schönpriesen St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der für die Beförderung lebender Tiere auf den Eisenbahnen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und amtlichen Anordnungen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	1080 Heller für 1 m² der Bodenfläche des verwendeten Wagens		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, auf welchen von einem Tierarzte oder der betreffenden Schlachthausverwaltung bestätigt sein muß, daß sämtliche bezogenen Pferde tatsächlich geschlachtet wurden. Diese Dokumente sind längstens bis Ende März 1907 in Vorlage zu bringen	
2413 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Bahnverwaltungen	Pflastersteine	Einsiedel S.N.D.V.B.	Sternberg k.k.St.B. und K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Steine müssen zur Pflasterung in Sternberg bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnverwaltungen	Besteht keiner	117 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Gemeinderat in Sternberg als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2414	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Bahnverwaltungen	Pflastersteine	Hlinsko Ö.N.W.B.	Chotzen St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen zur Pflasterung der in Straßen Chotzen bestimmt sein. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des österreichischen Eisenbahnverbandes	54 Heller	47 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf das Gemeindeamt in Chotzen als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1907	
V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905														
2415				Skutsch Ö.N.W.B.	Leitomischl St.E.G.	Sendungen müssen zur Pflasterung der Straßen in Leitomischl bestimmt und an den Stadtrat daselbst adressiert sein.			68 Heller	56 Heller	12 Heller		Original-Frachtbriefe, auf den Stadtrat in Leitomischl als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1907	
V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905														
2416		beteiligten Verwaltungen	Pflaster-, Bord- und Saumsteine	Chrast Ö.N.W.B.	Hohenmauth St.E.G.	Sendungen müssen zur Pflasterung der Straßen in Hohenmauth bestimmt sein.		Lokaltarife		Heller 39			Original-Frachtbriefe, auf das Gemeindeamt in Hohenmauth als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1907	
V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905				Skutsch Ö.N.W.B.						48				
				Slatinan Ö.N.W.B.						41				
			Schotter	Chrast Ö.N.W.B.						30				
				Slatinan Ö.N.W.B.						33				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2417	V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 127.890/05 — Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalbahn	Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände, sowie Fahrbetriebsmittel	allen Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn rücksichtlich der Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalbahn	Častolowitz, Adlerkosteletz, Pottenstein, Lititz a. A. und Senftenberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Rücksichtlich der Linien der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird der Frachtnachlaß nur dann gewährt, wenn diese Linien an diesen Transporten mit mindestens 40 km langen ununterbrochenen Strecken beteiligt sind	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898, bezw. Lokaltarif der Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalbahn, gültig vom Tage der Betriebseröffnung	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlaß von den offiziellen Frachtsätzen der auf den Linien der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalbahn bestehenden Lokaltarife rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen, mit Ausschluß der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangssätze, sowie der im Verordnungsblatte publizierten ermäßigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauleitung oder Bauunternehmung der Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz als Empfänger erscheinen muß, längstens bis Ende Februar 1907	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz bestimmt sein
2418	V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.316-C I 05 — beteiligten Verwaltungen	Holzkohle	Pakrać	Pola (Station der Istrianer Staatsbahnen)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	154 Heller		Im Kartierungswege		Der Nachlaß wird von den Strecken der Südbahn und der Barcs-Pakraćer Eisenbahn getragen

V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2419	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14 317-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Faßdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte, roh vorgerichtete Stöcke	Barcs (siehe die speziellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermäßigten Frachtsätze sind Sendungen, die in Baranya-Szt. Lörincz auf die St. Lörincz-Szlatina-Našicer Lokalbahn übergehen, überdies solche Sendungen nach Bayern, Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg provenieren	folgenden bayer. Stationen: *)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittels der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slawonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein, bei den von Belišce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österr.-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Teil IV, Heft 2	Verschieden	Verschieden	Mark a) | b)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. Bahnfrachtbriefe nach Barcs oder Nachweisung der Zufuhr per Achse aus Slawonien über die Draubrücke, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Augsburg, Günzach, München Z.B., München-Laim, München-Mittersendling, München O.B., München S.B., Neuulm und Penzberg						0·64 | 0·39			
					Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miesbach und Rosenheim						0·64 | 0·26			
					Donauwörth und Nördlingen						0·64 | 0·52			
					Freilassing, Teisendorf und Traunstein						0·38 | 0·30			
					Freising						0·58 | 0·58			
					Kempten						0·60 | 0 38			
					Kulmbach und Probstzella						0·58 | 0·48			
					Landshut						0·51 | 0·51			
					Lichtenfels und Meiningen						0·61 | 0·52			
					Marktl						0·45 | 0 35			
					den im Süddeutsch-Österr.-Ungar. Verbandstarife, Teil IV, Heft 2, enthaltenen Stationen			Südd.-Österr.-Ungar. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			0·45 Mark pro 100 kg			
					den im Österr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarife, Teil IV, Heft 2, enthaltenen Stationen			Österr.-Ungarisch-Schweizer. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			45 Centimes pro 100 kg			
					Stationen der Französischen Ostbahn, ferner nach Bregenz trs. und Buchs trs. mit der Bestimmung nach Südfrankreich			Österr.-Ungar.-Französ. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2, bezw. Österr.-Ungar.-Schweiz. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			5·50 Francs pro Tonne = 1000 kg bezw. 55 Centimes pro 100 kg			

*) Nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen werden die nebenstehend unter a) angeführten Nachlässe nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, jene unter b) für von westlich Draueck, für aus Slawonien per Achse über die Draubrücke und für mittels Barcs-Pakráczer Bahn, bezw. ab Belišce und Miholjac auch über Baranya-Szt. Lörincz nach Barcs gelangte Sendungen gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2420 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.317-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Eichen-, Rusten- und Eschenklötze, sowie andere Rundhölzer, ausnahmlich jener Holzgattungen, welche nicht Gegenstand eines betriebsmäßigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirtschaft sind	B a r c s (s. die speziellen Bedingungen bezüglich der Provenienz) Ausgeschlossen vom Genusse der ermäßigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach Bayern, Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg provenieren	Passau	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittels der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slawonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein. Bei den von Beliŝce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden je nach der Länge der Klötze	136 Heller	Verschieden je nach der Länge der Klötze	Im Kartierungswege		
			Holz der Pos. H—17, lit. a, b, c, und H—18, lit. a, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905 (s. auch die nachstehende Begünstigung für Klötze nach Passau)		Passau*)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür.			Verschieden	a) 155 Heller inkl. Aufladegebühr*) b) 160 Heller inkl. Aufladegebühr*)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. Bahnfrachtbriefe nach Barcs, bezw. Nachweisung der Zufahrt per Achse aus Slawonien über die Draubrücke, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Der unter a) angeführte Frachtsatz wird nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, jener unter b) für von westlich Draueck für mittels Barcs-Pakráczer Bahn, bezw. ab Beliŝce und Miholjac auch über Baranya-Szt. Lörincz und für aus Slawonien per Achse über die Draubrücke nach Barcs gelangte Sendungen gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2421 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.317-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Faßdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte, roh vorgerichtete Stöcke	a) Sziszek (Sisak) b) Zágráb (Zagreb) c) Gradec	den im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Stationen der Französischen Ostbahnen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von **mindestens** 10.000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Teil IV, Heft 2	Verschieden	Verschieden	a) 4·40, b) 2·50, c) 2·50 Francs pro Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien**)			Österr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			a) 35 Pfennig, b) 20 „, c) 20 „			
					Bregenz transit und Buchs transit, mit der Bestimmung nach Belgien oder nach Südfrankreich*)						a) 44 Centimes, b) 25 „, c) 25 „			
				Sziszek (Sisak) und Zágráb (Zagreb)	den in den nebenbezeichneten Verbandstarifen enthaltenen Stationen			Süddeutsch-Österr.-Ungar. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			0·15 Mark			
								Österr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			15 Centimes			
								Österr.-Ungar.-Bayer. Verbandstarif, Teil IV, Heft 2			0·20 Mark			

*) Die Nachlässe auf die direkten Frachtsätze nach Bregenz transit und Buchs transit gelten nur für nachweislich nach belgischen oder südfranzösischen Stationen expedierte, bezw. für nach belgischen oder südfranzösischen Stationen adressierte Sendungen.

**) Die Nachlässe auf die direkten Sätze nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedierte, bezw. für nach belgischen Stationen adressierte Sendungen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2422	V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.415/05	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau, ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Basaltbruchsteine und Basaltschotter	Bohentsch	Heiligenstadt Klosterneuburg-Weidling Nußdorf Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von öffentlichen Straßen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	83 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Hütteldorf-Hacking Klein-Schwechat Penzing					88 Heller				
2423	V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905 **Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding**	Lokalbahn Mutenitz-Gaya	Braunkohlen	Dubnian	Göding loko	**Auflieferung eines Quantums von mindestens** **a) 5000 metr. Tonnen** **b) 6000 " "** **c) 7000 " "** **d) 8000 " "** } à 1000 kg **innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Frachtbriefe müssen die bahnämtliche Bestätigung tragen, daß die Sendungen in Göding mittels Schleppbahn abgeführt wurden	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	13·2 Heller	ad a) 11·0 Heller ad b) 10·8 Heller ad c) 10·6 Heller ad d) 10·2 Heller	ad a) 2·2 Heller ad b) 2·4 Heller ad c) 2·6 Heller ad d) 3·0 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Lokalbahn Seitz-Tscheitsch-Göding, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht rückgestellt	Diese Frachtbegünstigung gilt nur für Sendungen, welche auf ein Industriegeleise in Göding überstellt werden

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2424 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 55.792/05	Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	Getreide der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Běronic	**Chlumetz**	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 10. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	17	12	5	Im Kartierungswege		
				Běronic	**Königstadtl**				15	10	5			
				Lovčic	**Chlumetz**				15	10	5			
				Lovčic	**Königstadtl**				15	12	3			
2425 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Tabakfabrikate	Schlackenwerth (B.E.B.)	Falkenau a. d. Eger	1. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	54 Heller	50 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in den Monaten April, Juli, Oktober 1906 und Jänner 1907 für die Sendungen aus dem jeweilig vorhergehenden Vierteljahre	Bei Nichteinhaltung der nebenstehenden Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet

2426 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905 — **Buschtěhrader Eisenbahn**

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmäßige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zum Baue eines neuen Trägerwalzwerkes, einer neuen Walzendreherei samt Walzenlager, einer neuen aus zwei Teilen bestehenden Grobstrecke, eines neuen Maschinenhauses für den Hochofenbetrieb, sowie eines neuen Turbo-Generators für die elektrische Zentrale in Kladno bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in den Stationen Altkladno (B.E.B.) und Kladno (B.E.B.) zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. November 1904 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermäßigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2427 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.255-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—3 Pappe (Pappendeckel) der Pos. P—6 b } der Güterklassifikation der vom 1. Juli 1905 gültigen Abteilung B des Tarifes, Teil I	Nettingsdorf (k.k.St.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Direkter Frachtsatz besteht nicht	172 Heller		Nach Maßgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII bezeichneten Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
71 V.-B. Nr. 141 v. 7./XII. 1905	Nr. 136 vom 25. November 1905	2086	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlprodukte	Trautmannsdorf	diversen Stationen	In der Rubrik „von" hat der Stationsname „Tautmannsdorf" richtig **„Trautmannsdorf"** zu lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 142. **Wien, 12. Dezember 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. November 1905, Z. 51.968, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchsberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtigzustellen.

Wrba m. p.

Verzeichnis

jener vom k. k. Ministerium für Landesverteidigung an anspruchsberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nummer des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Wegen Anstellung des Anspruchsberechtigten als Beamter einzuziehen	Wegen Anstellung des Anspruchsberechtigten als Diener einzuziehen	Gültigkeit erloschen wegen freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Gültigkeit erloschen wegen strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Gültigkeit erloschen wegen Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust des Zertifikates	Umtausch des Zertifikates	Original-Zertifikat eingelangt
9534	Kulikowski Marcellus	1	.	.	.	.	.	.	1
10642	Warta Wenzel	1	.	.	.	.	.	.	1
10910	Luksch Andreas	1	.	.	.	.	.	.	1
10968	Kölbl Franz	1	.	.	.	.	.	.	1
10993	Peterlunger Josef	1	.	.	.	.	.	.	1
11119	Hradečný Jaroslav	1	.	.	.	.	.	.	1
11265	Andreatta Johann	.	.	.	1	.	.	.	1
11301	Hestera Martin	.	1	.	.	.	.	.	1
11376	Skolaut Franz	1	.	.	.	.	.	.	1
11528	Hrynyk Simon	.	.	.	.	.	.	1	1
11542	Kabelka Anton	.	1	.	.	.	.	.	1
11626	Niedźwiecki Wladimir	1	.	.	.	.	.	.	1
11648	Matijczuk Titus	1	.	.	.	.	.	.	1
11658	Gregorčić Franz	1	.	.	.	.	.	.	1
11748	Grocki Adam	.	1	.	.	.	.	.	1
11783	Dittrich Anton Georg	1	.	.	.	.	.	.	1
11804	Buchmann Ferdinand	1	.	.	.	.	.	.	1
11818	Finkelstein Chaim	1	.	.	.	.	.	.	1
11828	Tomasikiewicz Josef	.	1	.	.	.	.	.	1
11850	Šikl Bartolomäus	1	.	.	.	.	.	.	1
11874	Ebner (auch Ehmer) Martin	1	.	.	.	.	.	.	1
11888	Rußmak Elias	1	.	.	.	.	.	.	1
11895	Kulušić Jakob	.	1	.	.	.	.	.	1
11948	Konetschnigg Wilhelm	1	.	.	.	.	.	.	1

Nummer des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Wegen Anstellung des Anspruchsberechtigten als Beamter (einzuziehen)	Wegen Anstellung des Anspruchsberechtigten als Diener (einzuziehen)	Gültigkeit erloschen wegen freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	Gültigkeit erloschen wegen strafgerichtlicher Verurteilung (des Anspruchsberechtigten)	Gültigkeit erloschen wegen Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust des Zertifikates	Umtausch des Zertifikates	Original-Zertifikat eingelangt
11972	Kwak Johann	1	.	.	.	.	.	.	1
12015	Michalowicz Theodor	.	.	.	.	.	.	1	1
12029	Żukowski Johann	1	.	.	.	.	.	.	1
12031	Horodyski-Jadwiszczak			.	.	.	.	.	1
	Andreas	.	1	.	.	.	.	.	1
12037	Wierzbicki Saturnin	.	.	.	.	.	.	1	1
12056	Sevčik Hubert	1	.	.	.	.	.	.	1
12063	Kronberger Adolf	1	.	.	.	.	.	.	1
12072	Dollinger Wilhelm	1	.	.	.	.	.	.	1
12086	Simčić Josef	.	1	.	.	.	.	.	1
12098	Holeček Wenzel	.	1	.	.	.	.	.	1
12122	Salazzer Johann Jakob	.	1	.	.	.	.	.	1
12143	Pelech Anton	.	1	.	.	.	.	.	1
12162	Kubatsch Leo	.	1	.	.	.	.	.	1
12169	Fritz Paul	1	.	.	.	.	.	.	1
12255	Wojcik Josef	.	1	.	.	.	.	.	1
12268	Romanyszyn Bartolomäus	.	.	.	.	.	.	1	1
12275	Slapák Josef	.	1	.	.	.	.	.	1
12280	Tymczyna Peter	.	.	.	.	1	.	.	1
12325	Jarocki Felix	.	1	.	.	.	.	.	1
12335	Gruber Georg	1	.	.	.	.	.	.	1
12398	Meden Josef	.	1	.	.	.	.	.	1
12401	Zubiński Gregor	.	1	.	.	.	.	.	1
12403	Howicki Karpa	1	.	.	.	.	.	.	1
12414	Jurczeniuk Partemi	.	1	.	.	.	.	.	1
12415	Šimunek Wenzel	1	.	.	.	.	.	.	1
12430	Michitsch Matthias	.	.		.	1	.	.	1
12432	Bacher Viktor	1	.	.	.	.	.	.	1
12463	Kratochvil Oskar	.	1	.	.	.	.	.	1
12530	Schigart Franz	1	.	.	.	.	.	.	1
12554	Zöhrer Ferdinand	1	.	.	.	.	.	.	1
12570	Schibinger Franz	.	1	.	.	.	.	.	1
12581	Jurašek Josef	.	1	.	.	.	.	.	1
12611	Lorber Mendel	1	.	.	.	.	.	.	1
12614	Gstöttner Josef	1	.	.	.	.	.	.	1
12642	Ingerle Josef	1	.	.	.	.	.	.	1
12662	Pawliczek Paul	.	1	.	.	.	.	.	1

Industrierat.

Zum Schlusse der Sitzung der dritten Abteilung des Industrierates vom 1. Dezember 1905 gelangte folgender Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Freiherrn v. Economo zur Annahme: „Der Industrierat wolle die hohe Regierung ersuchen, das heute noch in Kraft stehende Marine-Subventionsgesetz vom 27. Dezember 1893 auf ein weiteres Jahr zu verlängern.“

In der Sitzung derselben Abteilung vom 2. Dezember kamen die Verkehrsstörungen im Triester Hafen zur Sprache.

Mitglied Dr. Frieß begründete zunächst seinen Dringlichkeitsantrag, mit welchem die Regierung um Maßnahmen zur Behebung der Verkehrsschwierigkeiten im Triester Hafen ersucht wird. Der Antragsteller wies auf die unhaltbaren Zustände in Triest hin, welchen schleunigst ein Ende bereitet werden müsse, wenn nicht die österreichische Industrie, insbesondere die Zuckerindustrie und der Zuckerhandel unberechenbaren Schaden erleiden sollen. In gleicher Weise äußerten sich die Mitglieder Dr. Schenker-Angerer, Escher, Freiherr v. Economo, die Abgeordneten Günther und Ritter v. Kink, sowie Ritter v. Hütterot, von welchen die Aufhebung der Sonntagsruhe, die Aufnahme einer genügenden Anzahl von Arbeitern, die Vermehrung der Finanz- und Zollorgane, sowie die sofortige Errichtung genügender provisorischer Lagerräume gefordert wurde.

Der Vertreter des Handelsministeriums Sektionsrat Freiherr v. Baumgartner erklärte, daß Se. Exzellenz der Herr Leiter des Handelsministeriums Sektionschef Graf Auersperg sofort, als sich die ersten Anzeichen der Verkehrskalamität in Triest äußerten, einen Funktionär des Handelsministeriums nach Triest entsendet habe, um im Einvernehmen mit den interessierten Kreisen jene Maßnahmen zu studieren, welche für eine schleunige Behebung der Verkehrsstörungen erforderlich wären. Das k. k. Handelsministeriuum werde dafür Sorge tragen, daß mit tunlichster Raschheit provisorische Lagerräume errichtet würden. Die Sonntagsruhe im Hangar- und Lagerhausbetriebe sei vom Leiter des Handelsministeriums bereits durch eine Anweisung an die Statthalterei in Triest den Verkehrsbedürfnissen entsprechend geregelt worden, ebenso sei bereits für die Vermehrung der Finanz- und Zollorgane Sorge getragen worden. Der Regierungsvertreter sprach die Erwartung aus, daß es gelingen werde, mit den sofort durchführbaren Maßregeln die Verkehrskalamitäten fühlbar zu mindern und durch raschestens fertigzustellende neue Lagerräume die durch die außerordentliche Verkehrszunahme herbeigeführte Verkehrsstockung zu beseitigen.

Dr. Frieß gab seiner Befriedigung über das Eingreifen des Leiters des Handelsministeriums Ausdruck und erwartet, daß die Errichtung provisorischer Lagerräume mit der größten Beschleunigung durchgeführt wird.

Die Abteilung beschloß sodann, den Antrag des Mitgliedes Dr. Frieß mit den von den Mitgliedern Schenker und Economo beantragten Zusatzanträgen dem Plenum des Industrierates in folgender Fassung zur Annahme zu empfehlen:

„1. Die Sonntagsruhe ist in den Magazini Generali auf den reinen Lagerhausbetrieb zu beschränken, so daß die Einlagerung aus den Waggons in die Lagerhäuser und die Auslagerung aus den Lagerhäusern in die Schiffe auch an Sonntagen gestattet ist, solange dies dem dringenden Bedürfnisse entspricht.

2. Seitens der k. k. Lagerhäuser sind genügend Arbeiter aufzunehmen, um die Ein- und Auslagerung sofort tunlichst rasch auch bei Nacht bewerkstelligen zu können.

3. Es ist für den Bau neuer, entsprechend großer Magazine Sorge zu tragen. Da jedoch der Bau dieser

Magazine längere Zeit erfordern dürfte, während eine sofortige Abhilfe erforderlich ist, so ist

a) ein provisorischer Hangar auf Molo I mit größter Beschleunigung zu errichten, und zwar derart, daß derselbe in leichter Weise ausgestaltet und in einen definitiven Bau umgewandelt werden könne. Dieser Hangar soll noch im Monate Jänner 1906 dem Handel zur Verfügung gestellt werden;

b) sind anstatt des definitiven, parallel mit dem gegenwärtigen Magazine 2 projektierten Lagerhauses mit größtmöglicher Beschleunigung in derselben Lage zwei provisorische Magazine zu bauen, welche spätestens im Monate Jänner 1906 benützt werden könnten.

4. Die Regierung wird aufgefordert, für einen möglichst beschleunigten Ausbau des Holzlagerplatzes unterhalb Servola in dem ursprünglich projektierten Ausmaße und für die Ausgestaltung desselben mit allen für einen vollkommen funktionierenden Verkehr notwendigen Einrichtungen vorzusorgen, damit der gegenwärtige, den ganzen Holzhandel lähmende provisorische Zustand sobald als möglich ein Ende finde.

5. Das Eisenbahnministerium wird aufgefordert, in Berücksichtigung der äußerst schwierigen und geradezu unhaltbaren Lage des Triester Holzhandels den Kommissionsverkehr mit der Südbahn ungeschmälert aufrecht zu erhalten und die verfügte Einstellung der Holzannahme für Triest k. k. Staatsbahn aufzuheben.

6. Die Vergrößerung des Triester Hafens ist tunlichst zu beschleunigen und hierbei auch auf eine entsprechende Vergrößerung und Ausgestaltung des Rangierbahnhofes Rücksicht zu nehmen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 361. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Dezember stellten die Abgeordneten Schreiter und Genossen einen Antrag, betreffend die Erfüllung der Forderungen der elektrotechnischen Wachorgane der Staatsbahnen (Telegraphen-, Block- und Werkmeister für elektrische Anlagen).

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Berger und Genossen, betreffend das Vorgehen des Staatsbahn-Direktors Hofrates Messerklinger in Linz gegenüber der Ortsgruppe Linz des Österreichischen Eisenbahnvereines, und drei Interpellationen, betreffend die Zustände im Amtsbereiche der Staatsbahn-Direktion Linz in derselben Angelegenheit;

2. der Abgeordneten Iro und Genossen, betreffend die Bildung der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Rakonitz-Petschau;

3. der Abgeordneten Größl und Genossen, betreffend den Verkehr in der Station Stein-Irrersdorf der Eisenbahnlinie Budweis—Salnau;

4. der Abgeordneten Dr. Dyk und Genossen, betreffend die Verzögerung der Genehmigung der Statuten für die Lokalbahn Mladotic-Rakonic.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte Lokalbahn Lemberg-Podhajce. (Teilstrecke km 22·944 bis km 44·163: Anordnung der Stationskommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat über Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Oktober 1905, Z. 48.783, hinsichtlich der Teilstrecke km 22·944 bis km 44·163 der projektierten Lokalbahn Lemberg-Podhajce, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, und vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Stationskommission, politische Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf die Zeit vom 11. bis 21. Dezember anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirat Dr. Stanislaus v. Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 56.425.]

Lokalbahn Meran-Mals (Vinschgaubahn). (Fortsetzungsstrecke von Mals nach Nauders und die mit 1·0 m Spurweite in Aussicht genommene Bahnverbindung von Nauders zur Schweizer Grenze oberhalb Martinsbruck: Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Meran vorgelegte generelle Projekt, betreffend die normalspurige Fortsetzungsstrecke der im Baue befindlichen Vinschgaubahn (Meran-Mals) von Mals nach Nauders und die mit 1·0 m Spurweite in Aussicht genommene Bahnverbindung von Nauders zur Schweizer Grenze oberhalb Martinsbruck, wurde als entsprechend befunden. Das gegenständliche Projekt wurde an die k. k. Statthalterei in Innsbruck mit dem Auftrage übermittelt, im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, und der §§ 3 und 10 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für das obbenannte Projekt — sowie im Hinblicke auf die im projektierten Trassenzuge zwischen Mals und der oberen Stufe des Etschtales bei St. Valentin auf der Haid wiederholt eintretende Durchschneidung des Gebietes der Malser Heide — auch für die alternativen Entwicklungen der Trasse zwischen Mals und St. Valentin a. d. Haid, und zwar der Tartscher-Leiten-Variante und der Münstertal-Variante, die Trassenrevision und Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 49.114.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Innsbruck über Seefeld, Scharnitz, Mittenwald, Garmisch-Partenkirchen, Griesen und Lermoos nach Reutte. (Vorlage des generellen Projektes: Anordnung der Trassenrevision und Stationskommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. November die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, über das von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck vorgelegte generelle Projekt für die auf österreichischem Gebiete gelegenen Teilstrecken einer normalspurigen Lokalbahn von Innsbruck über Seefeld, Scharnitz, Mittenwald, Garmisch-Partenkirchen, Griesen und Lermoos nach Reutte im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 43.727.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Braunau am Inn nach Bürmoos (Weilhartbahn). (Ergebnis der Trassenrevision und Stationskommission für die Variantenprojekte in der Teilstrecke von Hochburg bis zum Anschlusse an die Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. November auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Linz erstatteten Berichtes über das Ergebnis der in der Zeit vom 12. bis 14. September vorgenommenen Trassenrevision und Stationskommission bezüglich der bei Weiterverfolgung des Weilhartbahn-Projektes für die Teilstrecke von Hochburg bis zum Anschlusse an die Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen in Betracht kommenden Varianten, die vom Komitee für die Erbauung der Weilhartbahn projektierte Trasse von Hochburg, bezw. Tarsdorf bis Bürmoos als Teilstrecke des im übrigen bereits mit dem Erlasse vom 18. Juni 1904, Z. 58.235 ex 1903, genehmigten Weilhartbahn-Projektes, als Grundlage für die Verfassung des bezüglichen Detailprojektes festgesetzt. Hinsichtlich der vom Industriellen Ignaz Glaser in Bürmoos angestrebten Linie von Hochburg nach Lamprechtshausen hat das k. k. Eisenbahnministerium unter einem dem genannten Konzessionswerber anheimgestellt, diese Bahnverbindung eventuell als selbständige Lokalbahn weiter zu verfolgen. [E.-M.-Z. 49.654.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Daudleb über Wamberg nach Rokitnitz. (Anordnung der politischen Begehung für mehrere Projektsänderungen.) Auf Grund der vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen in Antrag gebrachten Auflassung der Durchfahrt in km 12·9/10 der Lokalbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz und Restringierung der Lichtweite des daselbst sodann nur mehr

auszuführenden Durchlasses von 3·0 m auf 1·5 m hat das k. k. Eisenbahnministerium unterm 20. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, im Sinne der Bestimmungen des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die politische Begehung im Gegenstande durchzuführen. Im Anschlusse an diese Amtshandlung wird auch die politische Begehung des als Durchfahrt und Durchlaß in km 14·7/8 der genannten Lokalbahn bestimmten Objektes, bei welchem vom selben Landesausschusse eine Änderung der Lichtweite von 6·0 m auf 8·0 m in Aussicht genommen wird, einzuleiten sein. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der gegenständlichen Amtshandlungen den Baukonsens für diese projektierten Herstellungen namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 46.676.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau. (Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen über das Detailprojekt des Flügels Dobermannsdorf—Poysdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. November die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über das vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegte Detailprojekt für den normalspurigen Flügel der Lokalbahn Ernstbrunn-Hohenau von Dobermannsdorf nach Poysdorf (20·3 km lang) die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen nach vorangängiger Erörterung der noch offenen Trassen- und Stationsfragen durchzuführen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 43.213.]

— (Anordnung einer Lokalverhandlung für die Einschaltung einer Rampe in km 39·4/5.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, über das vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegte Projekt für die bei der politischen Begehung des Bahnprojektes Ernstbrunn-Mistelbach in km 39·4/5 am 28. Juni 1905 bestimmte Rampe für den Feldweg Parz. Nr. 2063/2 in der Katastralgemeinde Schletz eine Lokalverhandlung vorzunehmen und über das Ergebnis derselben Bericht zu erstatten.

[E.-M.-Z. 45.253.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Situationsplan für die Station Mariazell.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. November den vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Situationsplan für die Station Mariazell der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach - Mariazell - Gußwerk unter Vorschreibung gewisser Änderungen genehmigt. [E.-M.-Z. 50.031.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Eröffnung der Halte- und Verladestelle Tiefenbach-Saar für den Stückgutverkehr.) Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesene Halte- und Verladestelle Tiefenbach-Saar der Kaadener Lokalbahnen wird am 10. Dezember für den Stückgutverkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Allerhöchste Auszeichnung.) Dem ungarischen Amtsblatte zufolge wurde dem Oberinspektor und Chef des kommerziellen Dienstes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Julius Szekula der Titel eines königlichen Rates verliehen.

Ausland.

Preußen. (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. Direktionsbezirk Cassel: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Nordhausen-Northeim gelegene Station Tettenborn-Sachsa erhält fortan die Bezeichnung „Tettenborn".

— (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. Direktionsbezirk Kattowitz: Stationsnamenänderung.) Vom 1. Jänner 1906 ab erhält der an der Hauptbahnstrecke Kattowitz—Laurahütte—Beuthen O./S. gelegene Personenbahnhof II. Klasse Georggrube den Namen „Eichenau". Die von dem Personenbahnhofe räumlich getrennt liegende Kohlenverladestelle Georggrube bleibt von dieser Veränderung unberührt.

Rußland. (Bezirkseinteilung des russischen Eisenbahnnetzes.) Nach der „Osteurop. T.-R." ist die Einteilung des russischen Eisenbahnnetzes in vier Bezirke: St. Petersburger, Moskauer, Charkower und Sibirischer Bezirk, beabsichtigt.

— (Baltische und Pskow-Riga-Eisenbahn.) Am 15./28. November a./n. St. ist der regelmäßige Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr auf der Teilstrecke Kegel—Hapsal der Baltischen und Pskow-Eisenbahn eröffnet worden.

— (Stationsnamenänderung.) Mit 1./14. Jänner 1906 erhält die Station „Sadonskaja" der Kursk-Charkow-Ssewastopol-Eisenbahn die Bezeichnung „Prikolotnoje".

Literatur.

Niederösterr. Amtskalender für 1906. — XLI. Jahrgang. Gr.-Okt. — Steif geb. in Leinwandrücken. — 74 Bg. — Subskriptionspreis K 3·—.

Der mit Benützung amtlicher Quellen zusammengestellte Niederösterr. Amtskalender enthält nebst einem Übersichts-(Brieftaschen-)Kalender, einem vollständigen Kalendarium für alle Konfessionen und zahlreichen, für das tägliche Verkehrsleben berechneten geschäftlichen Notizen einen ausführlichen Schematismus des Allerhöchsten Hofstaates, der legislativen Körperschaften, der Zivil-, Militär- und kirchlichen Behörden der Monarchie, dann hinsichtlich Niederösterreichs auch den ausführlichen Status aller Gemeindevertretungen, Unterrichts-, Humanitäts- und Krankenanstalten, sowie Aktiengesellschaften und Vereine. Beigegeben sind dem Amtskalender eine genealosche Stammtafel des Hauses Habsburg-Lothringen 1780—1905, eine Skizze der Linien der Wiener Stadtbahn, der in Wien einmündenden Bahnen, der Rohrpoststationen in Wien, sowie Pläne des Zuschauerraumes der Wiener Theater. Neu sind: die Angabe der Postbestellbezirke bei allen im Niederösterr. Amtskalender erscheinenden Adressen, die Bezirkslehrer - Bibliothekskommissionen in Wien, das Gesetz über den Schutz einiger Arten von Alpenblumen, die Vorschriften über den Betrieb von Automobilen und Motorrädern, sowie der Plan des Lustspieltheaters.

Die übrigen, aus dem letzten Jahrgange in den gegenwärtigen aufgenommenen Notizen sind nach dem neuesten Stande, bis unmittelbar vor dem Druck des betreffenden Bogens berichtigt, erforderlichenfalls auch ergänzt und erweitert, insbesondere sind das November-Avancement, sowie die weiters bis unmittelbar vor dem Drucke der betreffenden Bogen eingetretenen Veränderungen im k. u. k. Heere, in der k. u. k. Kriegsmarine und in der k. k. Landwehr vollständig berücksichtigt.

Geschäfts - Vormerkblätter für 1906. — XXXIV. Jahrgang. — Gr.-Okt. — Steif geb. in Leinwandrücken. — 100 S. — Subskriptionspreis K —·50.

Die Geschäfts-Vormerkblätter enthalten einen Datumanzeiger und ein Kalendarium für 1906, einen Wochentagskalender für alle Jahrhunderte, eine Tabelle der beweglichen christlichen Feste und der Faschingsdauer von 1906 bis 1925, Stempelskalen, Interessen-, Gehalt- und Lohnberechnungs-, Maß-, Gewichts- und Zeitvergleichungs-Tabellen, Post-, Telegraphen- und Telephon-Tarife, eine Darstellung der in- und ausländischen Geldwerte nebst Vergleichungstabellen, die im Jahre 1906 stattfindenden Lottoanlehensziehungen; ferner mehr als 80 entsprechend rubrizierte Seiten, und zwar: 1. zur Führung von besonderen Jahresvormerken, und zwar für Gedenktage (Namens- und Geburtstage etc.), für Wohnungsadressen, für den Empfang der einzelnen Nummern pränumerierter Zeitschriften (vier Seiten); 2. zur Führung eines Wochenvormerkes (eine Seite); 3. zur Eintragung von Stundenplänen für die ganze Woche, und zwar für Winter- und Sommersemester (zwei Seiten); 4. zur Vormerkung von Kommissionen, Tagsatzungen und sonstigen Geschäften (für jede Woche eine Seite); 5. zur Eintragung der Einnahmen und Ausgaben oder sonstiger Notizen (für jeden Monat eine Seite); 6. zur Zusammenstellung verschiedenartiger Jahresübersichten (acht Seiten); 7. Zur Vormerkung für das Jahr 1907 (eine Seite).

Exemplare zum obigen ermäßigten Preise, sowie ausführlichere Amtskalenderprospekte können durch das Expedit der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien (I. Singerstraße Nr. 26) bezogen werden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch - Österreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung direkter Frachtsätze für Bleiweiß und Zinkweiß.

Mit Gültigkeit vom 2. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für die Beförderung von Bleiweiß und Zinkweiß bei Frachtzahlung

a) für mindestens 5.000 kg und
b) für mindestens 10.000 kg

für einen Frachtbrief und Wagen von Settenz nach den nachstehend angeführten deutschen Stationen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von	Nach							
	Erfurt K.E.D.E.		Hannover-Möhringsberg K.E.D.H.		Hannover Süd K.E.D.H.		Hildesheim K.E.D.H.	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
Settenz A.T.E.	239	189	341	297	342	298	320	275

Wien, am 5. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1898]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Karbitz A.T.E. in den 1. Schnittarif des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird in den 1. Schnittarif (österr. Stationen) des Tarifes, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes die Station Karbitz A.T.E. mit nachstehenden Transportpreisen und der nachstehenden kilometrischen Distanz einbezogen und auf Seite 40 dieses Tarifes nach der Station Kanitz-Eibenschitz eingeschaltet, und zwar:

1. Schnittarif (Österreichische Stationen).

Kilometer	Von oder nach	Eigentums-bahn	Transportpreise pro 100 kg für											
			Eilgüter			Frachten								
			gewöhnliche	ermäßigte	besonders ermäßigte	der Klasse		der Wagenladungsklassen			der Spezialtarife			Sperrige Güter
						I	II	A	B	C	1	2	3	
			in Heller											
Bis zum Schnittpunkte														
550	Karbitz	A.T.E.	1638	640	514	513	446	317	234	154	.	159	130	765

Wien, am 2. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1899]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Tarifierung von „Äpfel- und Birnensaft, unvergoren“.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, ist im Lokalgütertarife, Teil II, vom 1. Jänner 1903 auf Seite 13 unter 2 „Änderung der Klassifikation des Tarifes, Teil I“ nachzutragen:

Position	Artikel	Klassifikation bei Aufgabe in Mengen		
		unter 5000 kg	von mindestens	
			5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Zahlung der Fracht für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
1 a	Äpfel- und Birnensaft, unvergoren . .	A	—	—

Teplitz, am 5. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1900]

Süddeutsch-Österreichisch-Russischer Grenzverkehr.

1. Einführung direkter Frachtsätze für Brennholz, Scheitholz, Kloben- und Knüppel-(Prügel-)Holz, sämtlich bis zu 2·5 m lang, von Granica trs. nach bayerischen und württembergischen Stationen.
2. Einführung eines direkten Frachtsatzes für Bretter von Granica trs. nach Bad Tölz.
3. Geänderte Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehre nach Hof.
4. Änderung des Frachtsatzes für Getreide etc. im Verkehre nach Bruckdorf und Änderung des Stationsnamens Falls-Gefrees.
5. Ergänzung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif 13 (lebendes Geflügel).
6. Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc.
7. Anwendung der Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehre mit der russischen Station Shurawlewka.
8. Änderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau.
9. Änderung von Stationsbezeichnungen.
10. Berichtigung.

Ad 1. Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die Beförderung von Brennholz, Schnittholz, Kloben- und Knüppel-(Prügel-)Holz, sämtlich bis zu 2·5 m lang, von Granica trs. nach den unten aufgeführten Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von Granica transito nach:

a) **Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen:**

	Pfennig für 100 kg
Augsburg	181
Bamberg	160
Cham	136
Deggendorf	141
Fürth Staatsbhf.	160
Kulmbach	150
Lauf l. d. Peg	156
Lauf r. d. Peg	155
Nürnberg Hauptbhf.	159
Nürnberg Ostbhf.	158
Regen	133
Rosenheim	175
Traunstein	164
Zwiesel	131

b) **Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen:**

	Pfennig für 100 kg
Friedrichshafen	220
Schwenningen bei Rottweil	233

Für die Abfertigung dieser Transporte sind die Bestimmungen des Tarifes, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. November 1903, des in rubro bezeichneten Verkehres maßgebend.

Ad 2. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt für die Beförderung von Brettern (russischer Herkunft), bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, von Granica trs. nach Bad Tölz (Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen) der direkte Frachtsatz von 229 Pfennig für 100 kg im Kartierungswege zur Anwendung.

Für die Abfertigung dieser Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen des Tarifes, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. November 1903, des in rubro bezeichneten Verkehres maßgebend.

Ad 3. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 sind die auf den Seiten 22 und 23 des Tarifes, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Oktober 1901, des in rubro bezeichneten Verkehres für die nachstehenden Relationen vorgesehenen Frachtsätze wie folgt abgeändert worden:

Nach	Von																	
	Brody Bhf. transit			Husiatyn transit			Nadbrzezie-Landungsplatz transit*)			Nowosielitza Bhf. transit			Podwołoczyska Bhf. transit			Skala transit		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.	Getreide etc.	Mais	Kleie etc.
	Pro 100 Kilogramm in Pfennig																	
Hof	376*) 341**)	376*) 341**)	286*) 251**)	431	431	341	325	313	240	427*) 375**)	401*) 401**)	316*) 285**)	401*) 358**)	401*) 358**)	305*) 268**)	447	447	357

Ad 4. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 sind die auf den Seiten 20 und 21 des Tarifes, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Oktober 1901, des in rubro bezeichneten Verkehres für die Station Bruckdorf vorgesehenen Frachtsätze für Getreide etc., Mais und Kleie etc. um je 6 Pfennig für 100 kg ermäßigt worden.

Ferner ist auf den Seiten 20, 21 und 44 des vorerwähnten Tarifes der Stationsname „Falls-Gefrees" in „Falls" abgeändert worden.

Ad 5. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 bis auf Widerruf ist der auf Seite 73 des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. November 1903, für den in rubro bezeichneten Verkehr enthaltene Ausnahmetarif 13, für die Beförderung von lebendem Geflügel von Rußland, durch nachstehende Bestimmungen ergänzt worden:

„1. Eine Fütterung, bezw. Tränkung des Geflügels wird während der Durchfuhr durch Galizien und die Bukowina bahnseits nicht übernommen. Es wird daher Sache der Versender sein, das Geflügel unmittelbar vor der Aufgabe gehörig zu füttern und zu tränken, sowie die bezüglichen Wagen, bezw. Käfige mit ausreichendem Futter und Wasser zu versehen.

2. Die Aufgabe hat in Quantitäten von mindestens 1500 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Frachtzahlung für dieses Quantum zu erfolgen."

Ad 6. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 sind auf Seite 12 des Tarifes, Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1901, die im Punkte 9 der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc. sub a) bis d) vorgesehenen Fälle, in welchen der Ausgleich der Unterschiede zwischen den im direkten Verkehre zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten nicht bei der Weiterbeförderung der Sendungen von der Lagerhaus-, bezw. Reexpeditionsstation, sondern nur im Rückvergütungswege stattfindet, durch Aufnahme des nachfolgenden Punktes e) ergänzt worden:

„e) wenn von der Reexpeditionsstelle bis zur neuen Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, wohl aber von der ursprünglichen Versandstation, und wenn die Sendung von der Reexpeditionsstelle nach der endgültigen Bestimmungsstation ohne Abfertigungsvorschrift aufgegeben wird."

Demgemäß sind auf Seite 13 des vorerwähnten Tarifes in der ersten Zeile des nach Punkt d) folgenden Absatzes die Worte „In den unter a)—d) angeführten Fällen . . ." auf „In den unter a—e) angeführten Fällen . . ." abzuändern.

Ad 7. Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 ist im Tarif-Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1901, auf den Seiten 18—39, in der am Fuße der betreffenden Seiten unter *) aufgeführten Anmerkung, vierte Zeile von oben, die Station „Shurawlewka" gestrichen.

Ad 8. Die Bezeichnung des auf Seite 8 des vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr, vorkommenden Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau wurde auf „Filiale der k. k. priv. Galizischen Aktien-Hypothekenbank in Krakau" abgeändert.

Ad 9. In den Tarifen, Teil II, Heft 1, vom 1. November 1903, und Heft 2 vom 1. Oktober 1901, für den in rubro bezeichneten Verkehr, sind nachstehende Änderungen von Stationsbezeichnungen durchgeführt worden:

Die Bezeichnung der Station „Waldhof" des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Mainz auf „Mannheim-Waldhof",

die Bezeichnung der Station „Worms Station" des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Mainz auf „Worms Hauptbahnhof",

die Bezeichnung der Station „Neckarau" der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen auf „Mannheim-Neckarau",

die Bezeichnung der Station „Neustadt an der Aisch" der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf „Neustadt an der Aisch Bahnhof",

die Bezeichnung der Station „Laupheim" der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen auf „Laupheim Hauptbahnhof".

Desgleichen ist die jeweils vorkommende Bezeichnung „Zentralbahnhof" auf „Hauptbahnhof" abzuändern.

Ad 10. Auf Seite 9 des vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr, sind in der letzten Spalte bei sämtlichen Einlagerungsstationen die Worte „im Verkehre nach den auf Seite 11 enthaltenen Empfangsstationen

der Gruppe . . .“ abgeändert worden auf „im Verkehre nach den auf Seite 10—11 enthaltenen Empfangsstationen der Gruppe . . .“.

Wien, am 6. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.389/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1901]

Österreichisch - Ungarisch - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. September 1904.

Einführung ermäßigter Frachtsätze für Garne.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906, gelangen im Rahmen des obenbezeichneten Tarifes für die Beförderung von Garnen der Position G—3 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen etc. Eisenbahnen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von Bludenz nach	Heller für 100 kg
Lieben Ö.N.W.B.	360
Lieben St.E.G.	358

Wien, am 6. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 22.889/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1902]

Inländischer Kohlenverkehr über $\frac{\text{Aussig}}{\text{Schima}}$, bezw. Bodenbach.

Tarif vom 1. Jänner 1902.

Abfertigung von Kaumazit von Holtschitz-Seestadtl.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für Kaumazit von Holtschitz-Seestadtl bei Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, die für die Versandstation im genannten Tarife enthaltenen direkten Frachtsätze unter Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes im Kartierungswege zur Anwendung.

Teplitz, am 6. Dezember 1905.

Die Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1903]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.

Einführung von Frachtsätzen für Lithopone u. s. w.

Mit Gültigkeit vom 25. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im obengenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 33 (Lithopone u. s. w.) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Von	Nach Oswitz a	Nach Oswitz b	Nach Pöpelwitz Umschlag a	Nach Pöpelwitz Umschlag b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig			
Hruschau K.F.N.B.	155	134	153	132

Wien, am 9. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1904]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil IV, Heft 4, vom 1. Juni 1902.

Tarifierung von Resonanzholz.

Die auf Seite 2 des Nachtrages II unter I enthaltene Tarifbestimmung wird mit Wirksamkeit vom 20. Dezember 1905 wie folgt ergänzt:

„c) Resonanzholz (Resonanzböden, Resonanzbretter), sämtlich unbearbeitet oder nur vorgerichtet, nicht zusammengeleimt oder sonstwie zusammengefügt.“

Wien, am 6. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.340/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1905]

Magdeburg-Halle-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages XIX.

Mit 25. Dezember 1905 tritt zum Tarife, Teil II, für den Magdeburg-Halle-Sächsischen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1896 der Nachtrag XIX in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 8 Pfg., resp. 9 Heller erhältlich.

Wien, am 6. Dezember 1905.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1906]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Radocza.

Am 15. Dezember 1905 wird auf der Lokalbahn Skawce-Siersza Wodna zwischen der Station Wadowice und der Haltestelle Woźniki bei km 20·616 die neue Personenhaltestelle Radocza für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Die Fahrkartenausgabe wird durch die Kondukteure im Zuge, die Gepäcksexpedition im Nachzahlungswege erfolgen.

Krakau, am 6. Dezember 1905. St.-B.-D.-Z. 58.640/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1907]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung lebender Tiere und Fahrgebühren für Tierbegleiter.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Reutte-Schönbichl bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für die Beförderung von lebenden Tieren als Frachtgut und für die Beförderung der Tierbegleiter zwischen den Stationen Reutte und Vils der Lokalbahn Reutte-Schönbichl einerseits und Pfronten-Steinach, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, anderseits nachstehende Frachtsätze, bezw. Fahrgebühren zur Einführung:

Schnittafel I.

	Schnittfrachtsätze in Mark für 100 kg für die Beförderung von **lebenden Tieren** unter Zugrundelegung des Normalgewichtes*)	Fahrgebühren in Mark für die Hinfahrt **eines Begleiters** von Tiersendungen bei Aufgabe von 1 oder 2 Wagen mit einem Frachtbriefe	Fahrgebühren in Mark für die Hinfahrt **eines Begleiters** von Tiersendungen bei Aufgabe von 3 Wagen mit einem Frachtbriefe
Reutte	0·30	0·31	—
Vils	0·19	0·10	—

*) Nach den Bestimmungen unter Abschn. B II des Tarifes, Teil I, Abteilung B, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern im Bereiche der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Schnittafel II.

	Für die Beförderung von lebenden Tieren: A. Bei Aufgabe in Wagenladungen — Schnittfrachtsatz in Mark für den Quadratmeter der Ladefläche	Für die Beförderung von lebenden Tieren: B. Bei Aufgabe in einzelnen Stücken — Schnittfrachtsatz in Mark für das Stück	Fahrgebühr in Mark für die Hinfahrt **eines Begleiters** von Tiersendungen bei Aufgabe von 1 oder mehr Wagen mit einem Frachtbriefe
Pfronten-Steinach	0·25	1 Pferd . . . 0·40 2 oder mehr Pferde . . . 0·25 Stiere und Ochsen . . . 0·15 Rinder und Kühe . . . 0·15 Schweine über 75 kg . . 0·05 Kleinvieh . . . 0·05 Mindestfracht bei Verwendung eines eigenen Wagens . . . 0·40	0·10

Die Ermittlung der Gesamtfracht und der Tierbegleitergebühren hat in der Weise zu erfolgen, daß die Frachten und Fahrgebühren nach den Sätzen der Schnittafeln I und II gesondert berechnet, die sich hiernach ergebenden Beträge zusammengezählt und sodann diese Summe vorschriftsmäßig aufgerundet wird.

Wien, am 5. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.692/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1908]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juni 1904.

Erweiterung des Klassenguttarifes und des Ausnahmetarifes Nr. 9 (Bier).

Mit Gültigkeit vom 25. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im obengenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze des Klassenguttarifes und des Ausnahmetarifes Nr. 9 (Bier) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

von	Frachtsätze des Klassentarifes A_2	Klassentarifes Spezialtarif III	Ausnahmetarifes Nr. 9 (Bier) a	Ausnahmetarifes Nr. 9 (Bier) b
	Für 100 kg in Pfennig nach Königshütte i. Oberschl.			
Pilsen k.k.St.B.	324	162	350	333

Wien, am 5. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.590/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1909]

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Tarif vom 1. September 1897.

Erneuerung der direkten Kartierungsfrachtsätze nach Annathal-Rothau.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im Tarife für obgenannten Kohlenverkehr für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks nachstehende Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

Nach	Von											
				Friedenshoffnungsgrube		Glückhilfgrube						
	Bismarkschacht	Segen-Gottesgrube	Hans Heinrich-Tiefbau	unterer Anschluß	oberer Anschluß	unterer Anschluß	oberer Anschluß	Juliusschacht	Bahnschacht	Koksanstalt Bahnschacht	Charlottenbrunn	Steingrund
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10 a	11	11 a
	Frachtsätze für 100 kg in Heller											
Annathal-Rothau	126·0	126·3	126·4	126·5	126·3	—	126·4	126·6	125·9	126·1	125·3	125·6

Nach	Von											
	Cäsargrube	Melchiorgrube	Egmont- und Mayrauschacht	Gustav- und Abendröthegrube	Fellhammer	Neue Heinrichsgrube	Conradsthal, David- und Wigandgrube	Ludwigsdorf	Rubengrube	Neurode	Mittelsteine	Möhlten
	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	Frachtsätze für 100 kg in Heller											
Annathal-Rothau	124·7	124·7	123·6	123·1	123·0	124·5	124·7	128·8	128·8	128·8	130·0	131·2

Wien, am 9. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.035/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1910]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Unbeschränkte Güteraufnahme nach Triest Freihafen.

Die Direktion der Südbahn gibt bekannt, daß nach einer soeben eingelangten Meldung die k. k. Lagerhäuser in Triest den Gesamtverkehr für den Triester Freihafen aufgenommen haben.

Es werden daher von heute, den 6. Dezember 1905 an, Güter für Triest Freihafen Südbahn und Triest Freihafen k. k. Staatsbahn wieder unbeschränkt zur Beförderung übernommen. Die Aufnahme von Holzsendungen nach Triest k. k. Staatsbahn bleibt noch sistiert.

Wien, am 6. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1911]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen im Verkehre zwischen Bielitz und Bosna-Brod die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

	Heller pro 100 kg
Ermäßigtes Eilgut	919
Güter der Frachtgutklasse II	784

Wien, am 6. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.030/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1912]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Aufnahme der Station Feled.

Am 1. Jänner 1906 wird die Station Feled der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in die Ausnahmetarife A (a und b) und B (a und b) für Holz u. s. w. mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Und	Zwischen Feled (M.Á.V.) Ausnahmetarif A (a, b)	B (a, b)
	Pfennig für 100 kg	
Breslau M.F.Bhf.	135	129
Breslau O.S. Bhf.	133	127
Breslau Odertor Bhf.	135	130
Breslau-Stadthafen Bhf.	135	130
Pöpelwitz (Umschlag)	135	129

Budapest, am 5. Dezember 1905. Ks.Od. Z. 56.026/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1913]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Petroleumfässer etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Petroleum- und sonstige Mineralölfässer aller Art, gebrauchte, leere, bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Nach Nußdorf k.k.St.B. von	Heller für 100 kg
Altkladno B.E.B.	134
Karlsbad B.E.B.	158
Komotau B.E.B.	134
Preßnitz-Reischdorf B.E.B.	174
Rakonitz B.E.B.	116
Saaz B.E.B.	126
Schmiedeberg B.E.B.	184

Die betreffenden Sendungen müssen unter der Adresse einer österreichischen Petroleumraffinerie zur Aufgabe gebracht werden.

Wien, am 5. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1914]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für gebrauchte Emballagen.

Mit Gültigkeit vom 25. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für gebrauchte leere Emballagen des Abschnittes C—V a und b des Tarifes, Teil I, bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von oder nach Hruschau K.F.N.B. nach oder von	Heller für 100 kg
Adlerkosteletz Ö.N.W.B.	136
Böhm.-Leipa A.T.E. und B.N.B.	205
Braunau St.E.G.	152
Freiheit-Johannisbad Ö.N.W.B.	164
Friedland i. B. S.N.D.V.B.	208
Hohenelbe Ö.N.W.B.	172
Iglau Ö.N.W.B.	147
Josefsthal-Kosmanos B.N.B.	188
Königinhof S.N.D.V.B.	156
Königgrätz Ö.N.W.B.	143
Liebstadtl S.N.D.V.B.	172
Nachod St.E.G.	141
Neubydschow Ö.N.W.B.	158
Pilnikau Ö.N.W.B.	163
Prag Ö.N.W.B. und St.E.G.	172
Rumburg B.N.B.	223
Trautenau Ö.N.W.B.	159
Trübenwasser Ö.N.W.B.	162
Turnau S.N.D.V.B.	184
Warnsdorf B.N.B.	223
Wysočan Ö.N.W.B.	172

Wien, am 5. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1915]

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits (via Österreich-Ungarn).

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juli 1905 in Kraft stehenden Gütertarife des obgenannten Verkehres zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Änderungen einiger Tarifbestimmungen und von Frachtsätzen für den Klassengutverkehr, bezw. für die Ausnahmetarife, die Einbeziehung neuer Stationen, die Änderung der Fassung des Ausnahmetarifes Nr. 37 (Baumwollwaren), sowie die Aufhebung von Frachtsätzen.

Insoweit durch den gegenwärtigen Tarifnachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Jänner 1906 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen zu dem auf dem Titelblatte verzeichneten Preise erhältlich.

Wien, am 7. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.750/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1916]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgütertarif.

Berichtigung des Kilometerzeigers.

Im Kilometerzeiger zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, sind folgende kilometrische Entfernungen handschriftlich zu berichtigen:

Auf Seite 1017 die Enfernung von Drohobycz nach Sianki von 247 km auf **147** km;

auf Seite 1025 die Entfernung von Jabłonka-Niżna nach Stary-Sambor von 139 km auf **57** km.

Wien, am 7. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 22.197/05.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1917]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Újszeged in den 1. und 3. Schnittarif des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird in den 1. und 3. Schnittarif (ungarische Stationen) des Tarifes, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes die Station Újszeged (M.Á.V.) mit folgenden Transportpreisen und der nachstehenden kilometrischen Distanz einbezogen und auf den Seiten 34, bezw. 79 nach der Station Ujszász eingeschaltet, und zwar:

Einzuschalten auf Seite 34:

1. Schnittarif. (Ungarische Stationen.)

Kilometer	Von oder nach	Transportpreise pro 100 kg für											
		Eilgüter			Frachten								
		gewöhnliche	ermäßigte	besonders ermäßigte	Klasse I	Klasse II	der Wagenladungsklassen A	B	C	der Spezialtarife 1	2	3	Sperrige Güter
		in Heller											
Bis zum Schnittpunkte													
424	Újszeged	990	479	479	537	405	230	161	127	.	127	102	722

Einzuschalten auf Seite 79:

3. Schnittarif. (Ungarische Stationen.)

Kilometer	Von oder nach	Transportpreise pro 100 kg für											
		Eilgüter			Frachten								
		gewöhnliche	ermäßigte	besonders ermäßigte	Klasse I	Klasse II	der Wagenladungsklassen A	B	C	der Spezialtarife 1	2	3	Sperrige Güter
		in Heller											
Bis zum Schnittpunkte													
424	Újszeged	990	471	471	529	399	226	158	124	.	124	102	710

Wien, am 7. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1918]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. österreichische Staatsbahnen.

Direkte Frachtsätze für Kohle und Briketts aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Steinkohlenreviere nach Radboř.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906, gelangen für mineralische Kohle und Briketts (Kohlenziegel) bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Steinkohlenreviere nach Radboř, Station der Lokalbahn Kolin-Čerčan, folgende Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

	Heller für 1000 kg
Von Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Smečna-Sternberg, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	894
Von Střebichowitz - Winařitz (und Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna	890

Prag, am 5. Dezember 1905. B.E.B. Z. 46.214/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1919]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen im Verkehre zwischen Buda-Császarfürdö-kiterö, bezw. Ó-Buda-Filatórigát und den in der nachstehenden Tabelle enthaltenen Stationen die nachfolgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft.

Von oder nach Buda-Császarfürdö-kiterö und Ó-Buda-Filatórigát:

Kilometer	Von oder nach	Eilgut: gewöhnliches	Eilgut: ermäßigtes	Eilgut: besonders ermäßigtes	Frachtgut: Sperrige Güter	Klasse I: Mengen unter 5000 kg	Klasse I: mindestens 5000	Klasse I: mindestens 10.000	Klasse II: Mengen unter 5000 kg	Klasse II: mindestens 5000	Klasse II: mindestens 10.000	Wagenladungsklasse A: 5000	Wagenladungsklasse A: 10.000	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3	Emballage*)	Säcke, gebrauchte, leere	Fässer, leer, gebraucht, unter 8 hl Gehalt	Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I †)
						bei Frachtzahlung für	Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen			Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen									bei Frachtzahlung für beliebige Mengen			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des Wagens
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller																				
459	Bielitz K.F.N.B.	1147	539	539	817	595	428	425	465	428	425	289	287	202	160	220	160	131	262	215	272	152
511	Chrzanów „	1319	601	601	911	657	476	470	517	476	470	323	319	228	175	244	175	144	286	235	290	165
470	Dzieditz „	1183	552	552	837	608	438	434	476	438	434	296	293	207	163	225	163	134	271	221	278	157
535	Granica „	1392	628	628	952	684	502	494	541	502	494	345	340	246	187	263	187	157	293	254	297	169
555	Krakau K.F.N.B. / k.k.St.B.	1426	650	650	984	706	515	505	557	515	505	350	344	248	186	263	186	154	285	228	285	162
530	Krzeszowice K.F.N.B.	1376	623	623	943	679	496	488	536	496	488	337	331	238	181	254	181	149	292	251	296	168
446	Lodygowice „	1095	518	518	786	574	409	406	447	409	406	275	274	191	153	210	153	125	264	207	264	143
491	Oświęcim „	1255	578	578	876	634	457	452	497	457	452	310	306	217	169	235	169	139	279	233	285	162
547	Podgórze-Bonarka k.k St.B.	1393	638	638	966	694	505	497	547	505	497	344	338	243	184	259	184	152	283	226	283	160
532	Szczakowa K.F.N.B.	1386	626	626	948	682	500	493	539	500	493	343	338	245	186	261	186	156	293	252	297	168
516	Trzebinia „	1319	602	602	912	658	476	470	517	476	470	323	319	228	175	244	175	144	288	235	292	166

*) Für Emballagen (exkl. Säcke und Fässer), gebrauchte, als Frachtgut, der Abteilung B, Abschnitt C—V des Tarifes, Teil I.
†) Exkl. Brennholz, sowie Schleifholz über 2·5 m Länge.

In Buda-Császarfürdö-kiterö ist die Auf- und Abgabe von Stück- und Wagenladungsgütern auf jene Sendungen beschränkt, welche von den mit dieser Ausweiche in Schienenverbindung stehenden Industrie-Etablissements zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen, und zwar: Erste Budapester Dampf- und Kunstmühle-Aktiengesellschaft; Ganz & Comp., Eisenfabrik- und Eisengießerei-Aktiengesellschaft; Goldberger S., Kartondruckfabrik; Leipziger Wilhelm, Spiritusfabrik; Seenger Béla, Steinmetzwerkstätte; k. u. k. Militär-Montur-Depot Nr. 2; „Luisen“ Dampf- und Kunstmühle-Aktiengesellschaft; Spitzer Gerson, Blaufärberei; „Hungaria“, vereinigte Dampfmühlen-Aktiengesellschaft. Die Auf- und Abgabe von Sendungen anderer Parteien erfolgt nur auf Grund separater Bewilligung seitens der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

Wien, am 6. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.032/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1920]

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Tarif vom 1. September 1897.

Erneuerung der direkten Kartierungsfrachtsätze nach den Stationen der Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im Tarife für obgenannten Kohlenverkehr für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks nachstehende Kartierungsfrachtsätze in Kraft:

Nach	Von											
	Bismarkschacht	Segen-Gottesgrube	Hans Heinrich-Tiefbau	Friedens-hoffnungs-grube unterer Anschluß	Friedens-hoffnungs-grube oberer Anschluß	Glückhilf-grube unterer Anschluß	Glückhilf-grube oberer Anschluß	Juliusschacht	Bahnschacht	Koksanstalt Bahnschacht	Charlottenbrunn	Steingrund
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10 a	11	11 a
	Frachtsätze für 100 kg in Heller											
Bad-Ullersdorf	77·0	77·2	77·4	77·6	75·8	.	75·8	76·2	75·4	75·7	72·2	75·6
Reitendorf	76·0	76·2	76·2	76·6	74·8	.	74·8	75·2	74·4	74·7	71·2	74·6
Reitenhau	82·0	82·2	82·4	82·6	80·8	.	80·8	81·2	80·4	80·7	77·2	80·6
Wiesenberg	82·0	82·2	82·4	82 6	80·8	.	80·8	81·2	80·4	80·7	77·2	80·6
Winkelsdorf	90·0	90·2	90·4	90·6	88·8	.	88·8	89·2	88·4	88·7	85·2	88·6

Nach	Von											
	Cäsargrube	Melchiorgrube	Egmont- und Mayrau-schacht	Gustav- und Abendröthe-grube	Fellhammer	Neue Heinrichgrube	Conradsthal, David- und Wigangrube	Ludwigsdorf	Rubengrube	Neurode	Mittelsteine	Möhlten
	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	Frachtsätze für 100 kg in Heller											
Bad-Ullersdorf	74·4	74·8	76·2	77·0	75·6	77·0	77·6	68·2	67·0	66·4	64·0	62·8
Reitendorf	73·4	73·8	75·2	76·0	74·6	76·0	76·6	67·2	66·0	65·4	63·0	61·8
Reitenhau	79 4	79·8	81·2	82·0	80·6	82·0	82·6	73·2	72·0	71·4	69·0	67·8
Wiesenberg	79·4	79·8	81·2	82·0	80·6	82·0	82·6	73·2	72·0	71·4	69·0	67·8
Winkelsdorf	87·4	87·8	89·2	90·0	88·6	90·0	90·6	81·2	80·0	79·4	77·0	75·8

Wien, am 9. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.036/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1921]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899.

Einführung eines Frachtsatzes für Rohzucker von Steubendorf nach Chybi.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 123 vom 29. Oktober 1904 unter lauf. Nr. 2356 verlautbarte Frachtsatz für Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation von Steubendorf nach Chybi in der Höhe von 57 Pfg. für 100 kg, gültig bei Aufgabe der Sendungen als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, neuerdings zur Einführung gebracht.

Wien, am 4. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1922]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die frachtgutmäßige Beförderung von Holz der Pos. H—17 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, von den nachbenannten Stationen nach Székesfehérvár bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

	Heller pro 100 kg
Komańcza	170
Ławoczne	175
Skołe	190
Stryj	203
Synowódzko-Wyżne	194

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 6. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.033/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1923]

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 gelangen nachstehende direkte Personenzugsfahrpreise III. Klasse über Starkoč zur Einführung:

Von Wenzelsberg nach oder umgekehrt	Heller einschließlich Fahrkartensteuer
Jessenitz	60
Josefstadt-Jaroměř	90
Königgrätz	140
Roth-Kosteletz	60
Schwadowitz-Eipel	90
Trautenau	140

Wien, am 5. Dezember 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1924]

Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifanhanges.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1906 tritt zum Tarife, Teil II, für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901 ein neuer Anhang in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Anhanges wird der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1903 samt Nachtrag I außer Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Anhanges können durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1925]

Ungarisch-Norddeutscher Tierverkehr.

Einführung direkter Frachtsätze für Pferde und Fahrgebühren für Tierbegleiter von Zsombolya nach Berlin.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, wird die Station Zsombolya im Verkehre mit Berlin in den in der Überschrift genannten Tarif, Abteilung B (für Pferde bei Aufgabe als Frachtgut) und E (Fahrgebühren für einen Tierbegleiter bei der Hinfahrt) unter Aufrechthaltung der bezüglichen Bestimmungen des Tarifes einbezogen, und zwar ergeben sich die im Kartierungswege anzuwendenden direkten Frachtsätze und Fahrgebühren durch Anstoß von 60 Pfg. für den Quadratmeter Ladefläche des Wagenbodens, bezw. von 61 Pfg. für einen Tierbegleiter an die für die Station Mokrin bestehenden Frachtsätze, resp. Fahrgebühren.

Wien, am 8. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1926]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für die Beförderung von:

a) Gips der Pos. G—8 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I,

b) Düngergips der Pos. D—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I

bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen, die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von Trencsén-Isztebnik nach	ad a) Heller pro 100 kg	ad b) Heller pro 100 kg
Bielitz	74	64
Krakau	98	89

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 6. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 22.992/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1927]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Pferde in Wagenladungen als Frachtgut von Zsombolya nach Karlsbad { B.E.B., K.J., Zentralbahnhof.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, tritt für Pferde bei Aufgabe in Wagenladungen als Frachtgut unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen, sowie der für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen als Frachtgut bestehenden besonderen Bestimmungen von Zsombolya nach Karlsbad B.E.B., K.J. und Zentralbahnhof

der direkte Kartierungsfrachtsatz von 951 Heller pro 100 kg in Kraft. Die Anwendung dieses Frachtsatzes erfolgt unter Zugrundelegung der für Pferde bei Aufgabe als Frachtgut im Tarife, Teil I, Abschn. B II, Seite 18, sub b 2, angeführten Normalgewichte, mindestens aber bei Frachtzahlung für 4600 kg pro Frachtbrief und Wagen, wobei die Wagen mit dem laut den Normen für die Verladung von Pferden zulässigen Quantum beladen werden können. Gelangen die Pferde über Verlangen des Versenders im Stallwagen zur Beförderung, wird die auf Grund des vorstehenden Frachtsatzes pro Wagen entfallende Transportgebühr mit einem Zuschlage von 50 Prozent eingehoben.

Wien, am 2. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1928]

Inländischer Petroleumverkehr.

Einrechnung der ab Dzieditz, Mähr.-Ostrau, Oderberg und Trzebinia nach Nichtverbandsstationen verfrachteten Sendungen in die nach den Tarifbestimmungen des Teiles II, Heft 1 und 2, gültig vom 1. Jänner 1905, bedungenen Minimalquantitäten.

Bei Prüfung des Nachweises bezüglich Auflieferung der laut Tarif für den Petroleumverkehr, Teil II, Heft 1 sub 8 und Heft 2 sub 7, der besonderen Tarifbestimmungen bedungenen Minimalquantitäten werden, und zwar schon hinsichtlich des Kalenderjahres 1905, auch jene Sendungen den auf Grund der bezeichneten Tarifhefte abgefertigten Transporten hinzugerechnet, welche ab den in Betracht kommenden Stationen Dzieditz, Mähr.-Ostrau, Oderberg und Trzebinia nach in diesen beiden Tarifheften nicht aufgenommenen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und nach ebensolchen Stationen der übrigen am Petroleumverkehre beteiligten Bahnverwaltungen, sowie darüber hinaus zur Beförderung gelangten.

Wien, am 1. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 21.931/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1929]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr zu den diesjährigen Weihnachtsfeiertagen, zu Neujahr, dann zu Heiligen drei Könige.

Anläßlich des zu gewärtigenden stärkeren Personenverkehres in der Weihnachts- und Neujahrsperiode, sowie zu Heiligen drei Könige werden in der Zeit vom 22. Dezember 1905 bis inkl. 2. Jänner 1906, dann vom 5. bis inkl. 8. Jänner 1906 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst den fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge verkehren, worauf das reisende Publikum besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, am 9. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1930]

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905, bezw. rücksichtlich der Stationen Breitendorf, Chemnitz-Hilbersdorf und Döbeln Ost vom Tage der Betriebseröffnung für den Güterverkehr, bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten in dem vom 1. November 1900 gültigen Tarife für den obengenannten Kohlenverkehr für die Stationen Cunnersdorf b. Medingen und Moritzdorf, sowie für die bereits obengenannten Stationen Breitendorf, Chemnitz-Hilbersdorf und Döbeln Ost direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zu erfahren sind.

Wien, am 5. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.504/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1931]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Einführung der Dienstanweisung Nr. 10.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 tritt die Dienstanweisung Nr. 10 in Kraft. Dieselbe enthält Aufnahme der Station Campinita in den Tarif, Ausdehnung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 B β (Bohnen, genießbare, etc.) allgemein auf Ausfuhrsendungen über See, sowie Vorschriften für Sackung von Kleiesendungen in loser Schüttung in Kattowitz.

Wien, am 9. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.965/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1932]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Holzsendungen aller Art nach der Station Wien St.E.G. können unbeschränkt wieder aufgenommen werden.

Wien, am 7. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905. [1933]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. Auflage 1. Juli 1905. (Einführung des Nachtrages V.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 gelangte zum General-Gütertarife, Auflage 1. Juli 1905, der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. Dezember 1905 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2428	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 1212/05	Lokalbahn Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna, sowie der Lokalbahn Piła-(Bolęcin-)Jaworzno	für alle Tarifklassen	Chrzanów Trzebinia	den in den umstehenden Tariftabellen aufgeführten Stationen oder umgekehrt	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Laut umstehenden Tariftabellen	Verschieden	Im Kartierungswege		Im Verkehre zwischen den Stationen Alwernia-Regulice, Bolęcin, Kwaczała, Oblaszki, Okleśna und Wadowice der Lokalbahn Trzebinia-Skawce, sowie den Stationen Płaza und Pogorzyce der Lokalbahn Piła-(Bolęcin-)Jaworzno einerseits und den in den umstehenden Tariftabellen aufgeführten Stationen (exkl. Trzebinia und Chrzanów) anderseits finden die Frachtsätze auf Grund der Bestimmungen des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2, insolange Anwendung, als die Frachtsätze für die weitergelegene Station Trzebinia, bezw. Chrzanów nicht niedriger sind, welche sodann auch für die vorgelegenen Stationen zu gelten haben

Frachtsätze in Heller für 100 kg

Im Verkehre zwischen Chrzanów und	Eilgut: gewöhnliches	Eilgut: ermäßigtes und besonders ermäßigtes	Sperrige Güter	Frachtgut, Klasse I	Frachtgut, Klasse II	Wagenladungsklassen A	B	C und Spezialtarif 2	Spezialtarif 1	Spezialtarif 3 und Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Ausnahmetarif III a	III b	III c
Alt-Sandec	—	278	Bei sperrigen Gütern erfolgt die Gebührenberechnung für das um 50 Prozent erhöhte und sodann erst im Sinne des Tarif-Teiles I, Abteilung B, A, I., d), 2., aufzurundende Gewicht zu den Frachtsätzen der Klasse I	278	232	158	120	79	114	68	52	223	210	149
Brzeżnica	—	75		75	65	48	39	34	38	31	19	63	60	46
Chabówka	—	—		—	—	116	90	63	86	57	39	—	—	110
Dobra	—	—		—	—	140	107	72	102	63	46	—	—	132
Hucisko	—	123		123	105	76	59	46	58	42	27	101	96	72
Jordanów	—	—		—	—	110	85	61	82	55	37	—	—	104
Kamionka	706	266		256	222	152	115	76	110	66	50	214	201	143
Kasina wielka	—	—		—	—	134	103	70	98	62	44	—	—	127
Lachowice	—	—		—	—	89	70	52	67	47	31	—	114	85
Leńcze	252	111		111	95	69	54	43	53	39	25	92	87	65
Limanowa	—	—		—	—	152	115	76	110	66	50	—	—	143
Maków	—	—		—	—	96	75	55	—	50	33	—	—	91
Marcinkowice	—	—		—	232	158	120	79	114	68	52	223	210	149
Męcina	—	—		—	—	164	124	81	118	70	53	—	—	155
Mszana dolna	—	—		—	—	122	94	65	90	58	41	—	158	115
Muszyna-Krynica	—	337		337	280	188	141	90	134	76	61	269	253	177
Neu-Sandec	—	278		278	232	158	120	79	114	68	52	223	210	149
Osielec	—	—		—	—	103	80	58	—	52	35	—	—	97
Pisarzowa	—	—		—	—	152	115	76	110	66	50	—	201	143
Piwniczna	—	301		301	251	170	128	83	122	71	55	241	227	160
Przeciszów	132	51		51	44	34	28	25	28	23	14	43	41	33
Radziszów	—	99		99	85	62	49	40	48	37	23	82	78	59
Ryczów	—	63		63	55	41	33	30	33	28	17	53	50	40
Rytro	—	289		289	242	164	124	81	118	70	53	232	218	155
Skawce	—	—		—	—	82	65	—	—	—	—	—	—	78
Skawina	—	87		87	75	55	44	37	43	34	21	72	69	53
Spytkowice	—	—		—	—	41	33	—	33	—	—	53	50	40
Stadt Piwniczna	—	—		301	251	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stronie	252	123		123	105	76	59	46	58	42	27	101	96	72
Stryszów	—	—		—	—	82	65	49	62	44	29	111	105	78
Sucha	—	—		—	—	89	70	52	67	47	31	—	—	85
Tymbark	—	—		—	—	146	111	74	106	65	48	—	—	138
Wielkie Drogi	—	—		—	—	55	44	37	43	34	21	72	69	53
Wierchomla	—	—		313	261	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zaryte	—	—		—	—	122	94	65	90	58	41	—	—	115
Zator	132	51		51	44	34	28	25	28	23	14	43	41	33
Żegiestów	—	313		313	261	176	132	85	126	73	57	251	235	166
Żegiestów-Bad	—	325		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Frachtsätze in Heller für 100 kg

Im Verkehre zwischen Trzebinia und	Eilgut: gewöhnliches	Eilgut: ermäßigtes und besonders ermäßigtes	Sperrige Güter	Frachtgut, Klasse I	Frachtgut, Klasse II	Wagenladungsklassen A	B	C und Spezialtarif 2	Spezialtarif 1	Spezialtarif 3 und Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Ausnahmetarif III a	III b	III c
Alt-Sandec	—	278	Bei sperrigen Gütern erfolgt die Gebührenberechnung für das um 50 Prozent erhöhte und sodann erst im Sinne des Tarif-Teiles I, Abteilung B, A, I., d), 2., aufzurundende Gewicht zu den Frachtsätzen der Klasse I	278	232	158	120	79	114	68	52	223	210	149
Brzeżina	—	—		—	—	—	44	—	—	—	21	—	—	53
Chabówka	—	—		—	—	110	85	61	82	55	37	—	—	104
Dobra	—	—		—	—	134	103	70	98	62	44	—	—	127
Dwory	132	51		51	44	34	28	25	28	23	14	43	41	33
Hucisko	—	135		135	115	82	65	49	62	44	29	111	105	78
Jordanów	—	—		—	—	103	80	58	77	52	35	—	—	97
Kamionka	675	254		254	213	146	111	74	106	65	48	205	192	138
Kasina wielka	—	—		—	—	128	99	88	94	60	43	—	—	121
Lachowice	—	—		—	—	89	70	52	—	47	31	—	—	85
Leńcze	234	99		99	85	62	49	40	48	37	23	82	78	59
Limanowa	—	—		—	—	146	111	74	106	65	48	—	—	138
Maków	—	—		—	—	89	70	52	—	47	31	—	—	85
Marcinkowice	—	—		—	—	158	120	79	114	68	52	223	210	149
Męcina	—	—		—	—	158	120	79	114	68	52	—	—	149
Mszana dolna	—	—		—	—	122	94	65	90	58	41	—	—	115
Muszyna-Krynica	—	325		325	270	182	136	87	130	74	59	260	244	171
Neu-Sandec	—	266		266	222	152	115	76	110	66	50	214	201	143
Neu-Sandec Stadt	—	266		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Osielec	—	—		—	—	96	75	55	—	50	33	—	—	91
Pisarzowa	—	—		—	—	152	115	76	110	66	50	—	—	143
Piwniczna	—	301		301	251	170	128	83	122	71	55	241	227	160
Przeciszów	—	63		63	55	41	33	30	33	28	17	53	50	40
Radziszów	—	87		87	75	55	44	37	43	34	21	72	69	53
Ryczów	—	—		—	—	48	39	34	38	31	19	—	60	46
Rytro	—	289		289	242	164	124	81	118	70	53	232	218	155
Skawce	—	—		—	—	—	65	—	—	—	—	—	—	—
Skawina	—	—		—	75	55	44	37	43	34	21	72	69	53
Spytkowice	—	—		—	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—
Stadt Piwniczna	—	—		289	242	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stronie	234	121		121	105	76	59	46	58	42	27	101	96	72
Stryszów	—	—		—	105	76	59	46	58	42	27	101	96	72
Sucha	—	—		—	—	89	70	52	—	47	31	—	—	85
Tymbark	—	—		—	—	140	107	72	102	63	46	—	—	132
Wielkie-Drogi	—	—		—	—	—	44	—	—	—	21	—	—	53
Wierchomla	—	—		301	251	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zaryte	—	—		—	—	116	90	63	86	57	39	—	—	110
Zator	—	63		63	55	41	33	30	33	28	17	53	50	40
Żegiestów	—	313		313	261	176	132	85	126	73	57	251	235	166
Żegiestów-Bad	—	313		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2429	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 23.442/04	Eisenbahn Chabówka-Zakopane und der Lokalbahn Nowy Targ-Suchahora	Güter der Klasse C, der Spezialtarife 1, 2, 3 und der Ausnahmetarife I und II der am 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	Siehe die nachstehende Gebührenberechnungs-Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Laut nachstehender Gebührenberechnungs-Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Heller für 100 Kilogramm

Zwischen	Biały-Dunajec C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Chabówka C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Czarny-Dunajec C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Lasek C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Nowy Targ C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Podczerwone C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II
Chabówka	33	42	29	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czarny-Dunajec	24	29	21	14	33	42	29	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lasek	19	23	18	12	22	26	20	13	19	23	18	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nowy Targ	16	18	15	10	25	31	23	15	16	18	15	10	13	14	12	9	—	—	—	—	—	—	—	—
Podczerwone	27	34	24	16	37	46	32	21	13	14	12	9	23	28	21	14	19	23	18	12	—	—	—	—
Poronin	13	14	12	9	36	45	31	21	26	32	23	16	22	26	20	13	18	22	17	11	30	37	26	18
Raba wyżna	29	36	26	17	13	14	12	9	30	37	26	18	18	22	17	11	22	26	20	13	33	42	29	19
Rogoźnik	21	25	19	13	30	38	27	18	13	14	12	9	16	19	15	10	13	14	12	9	15	18	14	10
Sieniawa	25	31	23	15	16	18	15	10	25	31	23	15	15	17	14	10	18	21	16	11	29	36	26	17
Suchahora*)	31	39	28	19	41	51	36	24	16	19	15	11	27	33	24	17	23	28	21	15	14	15	13	10
Szaflary	13	15	13	9	28	34	25	17	19	22	17	12	14	16	13	[illegible]	13	14	12	9	22	27	20	14
Zakopane	15	18	14	10	40	50	35	23	31	38	27	18	26	32	23	16	23	28	21	14	34	43	30	20

Heller für 100 Kilogramm

Zwischen	Poronin C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Raba wyżna C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Rogoźnik C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Sieniawa C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Suchahora*) C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	Szaflary C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II
Chabówka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czarny-Dunajec	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lasek	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nowy Targ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Podczerwone	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poronin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Raba wyżna	31	39	28	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rogoźnik	23	28	21	14	27	33	24	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieniawa	28	34	25	17	13	14	12	9	22	27	20	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suchahora*)	34	42	30	20	37	47	33	22	19	23	18	12	33	41	29	20	—	—	—	—	—	—	—	—
Szaflary	16	18	15	10	24	30	22	15	16	18	15	10	20	24	18	12	26	32	24	16	—	—	—	—
Zakopane	13	14	12	9	36	46	32	21	28	34	25	17	[illegible]	41	29	19	38	48	34	23	21	25	19	13

*) In diesen Frachtsätzen ist der Zuschlag von 1 Heller für 100 kg bereits inbegriffen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9			10			11			12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg			pro 100 kg								
									Heller											
									a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)			
2430 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 34.458/03		Abfallwasser, schwefelsäurehältiges (Abfallprodukt bei der Ölraffination) der Pos. A—23 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Borysław	a) Dąbie-Piaski, b) Lemberg-Podzamcze, c) Rymanów	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	97	50	.	86	33	.	11	17	.	Im Kartierungswege		
				Drohobycz					96	44	.	85	29	.	11	15	.			
				Głeboka					85	55	.	73	37	.	12	18	.			
				Gorlice					65	79	.	52	64	.	13	15	.			
				Grybów					59	82	.	46	67	.	13	15	.			
				Itzkany					.	90	.	.	75	.	.	15	.			
				Iwonicz					73	71	.	61	55	.	12	16	.			
				Jasło					69	74	.	55	59	.	14	15	.			
				Jedlicze					72	.	19	59	.	12	13	.	7			
				Kolomea					.	65	.	.	48	.	.	17	.			
				Krechowice					.	52	.	.	35	.	.	17	.			
				Krosno					72	73	.	59	57	.	13	16	.			
				Nadwórna					123	62	.	112	44	.	11	18	.			
				Posada-Chyrowska					83	52	.	72	35	.	11	17	.			
				Przemyśl					78	44	.	66	29	.	12	15	.			
				Stanislau					.	55	.	.	37	.	.	18	.			
				Stróże					59	82	39	46	67	25	13	15	14			
				Ustrzyki					86	58	.	75	41	.	11	17	.			
				Zagórzany					64	78	34	50	62	21	14	16	13			
				Źuczka					.	76	.	.	61	.	.	15	.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2431	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 56.289/04	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Abfallwasser, schwefelsäurehältiges (Abfallprodukt bei der Ölraffination) der Pos. A—23 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Itzkany	Sereth	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	43	35	8	Im Kartierungswege		
				Jedlicze					123	112	11			
				Kolomea					56	45	11			
				Nadwórna					74	60	14			
				Stanislau					69	55	14			
				Zagórzany					131	120	11			
		Kolomeaer		Peczeniżyn-Szczepanowski					94	83	11			
2432	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B. Z. 26.218/03		Bier in Fässern	Saybusch-Żywiec	Wadowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	72	45	27	Im Kartierungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Wadowice	Saybusch-Żywiec	Aufgabe als Frachtgut und Auflieferung in jeder Menge.			48	45	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2433 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Bier in Fässern	Grzymałów	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für Mengen a) unter 10.000 kg b) von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 157 b) 151	a) 140 b) 134	a) 17 b) 17	Im Kartierungswege		
									Heller					
2434 V.-B. Nr 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.587/04	Bukowinaer Lokalbahnen	Bier	Hatna	Alt-Kimpolung	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	100	67	33	Im Kartierungswege		
					Dorna-Watra				159	101	58			
					Dragosza				105	74	31			
					Frassin a. M.				73	51	22			
					Gurahumora				63	45	18			
					Illischestie				54	38	16			
					Jakobeni				147	94	53			
					Kimpolung				104	69	35			
					Paltinoasa				58	42	16			
					Pozoritta				112	74	38			
					Russ. Moldawitza				118	83	35			
					Russ. Moldawitza Säge				120	83	37			
					Valeputna				127	82	45			
					Wama				84	57	27			
					Watra-Moldawitza				112	79	33			
				Hliboka	Berhometh a. S.				72	50	22			
					Czudin				42	30	12			
					Lukawetz a. S.				64	46	18			
					Petroutz a. S.				32	24	8			
					Storożynetz				32	24	8			
					Żadowa				55	39	16			
				Kaczyka	Alt-Kimpolung				70	49	21			
					Dorna-Watra				130	84	46			
					Dragosza				76	56	20			
					Frassin a. M.				44	32	12			
					Gurahumora				34	26	8			
					Hatna				38	28	10			
					Illischestie				25	19	6			
					Jakobeni				118	77	41			
					Kimpolung				75	52	23			
					Paltinoasa				30	22	8			
					Pozoritta				84	57	27			
					Russ. Moldawitza				89	65	24			
					Russ. Moldawitza Säge				91	65	26			
					Valeputna				98	66	32			
					Wama				55	39	16			
					Watra-Moldawitza				83	61	22			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2435 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 43.131/03	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Bier	Radautz	Hadikfalva	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	19 Heller	14 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
2436 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Bier in beliebiger Verpackung	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für 5000 kg pro Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Klasse A, gekürzt um 25 Prozent Klasse II, gekürzt um 25 Prozent	25 Prozent von den tarifmäßigen Frachtsätzen	Im Kartierungswege		
			Bierfässer, leer zurückkehrend			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für beliebige Mengen. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen				Klasse A, gekürzt um 25 Prozent				
			Bierflaschen, in Kisten verpackt, leer zurückkehrend							Klasse II, gekürzt um 25 Prozent				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2437 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03, E.-M.-Z. 13.573/05	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz	Wiżnitz	Nepolokoutz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 17	Heller 14	Heller 3	Im Kartierungswege		
			Brennholz	Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wikow Putna Straża Unter-Wikow	a) Hadikfalva b) Radautz				a) b) 31 27 30 26 23 19 21 17 26 22 27 23 19 15	a) b) 24 21 22 20 18 15 16 13 20 17 21 18 15 12	a) b) 7 6 8 6 5 4 5 4 6 5 6 5 4 3			
			Holz der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Wiżnitz	Stefanówka, Zaleszczyki	10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			Verschieden	57	Verschieden			
			Bier in beliebiger Verpackung	a) Hadikfalva b) Radautz	Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wikow Putna Straża Unter-Wikow	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Verschieden	a) b) 46 39 43 37 33 27 29 24 38 32 39 33 27 21	Verschieden			
			Bier in Flaschen	Laut nachstehender Tabelle					Siehe Tabelle unter a)	Siehe Tabelle unter b)	Siehe Tabelle unter c)			

Zwischen	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen												Stationen der Linie Lużan-Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen					
	Itzkany			Hliboka			Nepolokoutz			Lużan			Stefanówka			Zaleszczyki		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Heller pro 100 kg																	
Stationen der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen:																		
1. Itzkany-Suczawa.																		
Suczawa	15	12	3															
2. Hliboka-Sereth.																		
Sereth				28	22	6												
3. Nepolokoutz-Wiżnitz.																		
Wiżnitz							55	41	14									
Ispas							48	36	12									
Russisch-Banilla							36	28	8									
Waszkoutz							23	18	5									
4. Lużan-Zaleszczyki.																		
Zaleszczyki										58	44	14	22	18	4	—	—	—
Stefanówka										44	34	10	—	—	—	—	—	—
Werenczanka										32	25	7	20	17	3	34	27	7
Kotzmań										19	16	3	34	27	7	46	35	11

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2438	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Kolomeaer Lokalbahnen	1. Mauerziegel 2. Steinkohle	km 0·8 der Strecke Kolomea-Vorstadt Nadwórna—Szeparowce—Kniaźdwór	Kolomea Bahnhof	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufgabe als Frachtgut. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen. Einhaltung der von der Staatsbahn-Direktion Stanislau hinsichtlich der Bedienung dieser Transporte gestellten Bedingungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	8 Heller und die in den Gemeinsamen Beilagen zu den Lokalgütertarifen der k. k. österr. Staatsbahnen sub V. vorgeschriebene Beistellungsgebühr	8 Heller	Auflassung der in der Rubrik 9 erwähnten Beistellungsgebühr	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
			Fette, Harze, Lohe	Kolomea Bahnhof	km 0·6 der Strecke Kolomea-Vorstadt Nadwórna—Szeparowce-Kniaźdwór	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe als Frachtgut. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen. Einhaltung der von der Staatsbahn-Direktion Stanislau hinsichtlich der Bedienung dieser Transporte gestellten Bedingungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	8 Heller und die in den Gemeinsamen Beilagen zu den Lokalgütertarifen der k. k. österr. Staatsbahnen sub V. vorgeschriebene Beistellungsgebühr	8 Heller	Auflassung der in der Rubrik 9 erwähnten Beistellungsgebühr	Im Kartierungswege		
2439	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Gemüsekonserven in Blechbüchsen verpackt	Lubycza	Rawa ruska	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen und Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 40	Heller 34	Heller 6	Im Kartierungswege		
					Lemberg				178	144	34			
			Eierkistenbretter aus Nadelholz, unbearbeitet, und zwar: a) Seiten- und Deckenteile bis 1·8 m Länge, 8—24 cm Breite und 9—24 mm Dicke; b) Kopfteile bis 52 cm Länge, 22—26 cm Breite und 17 bis 24 mm Dicke	Lemberg loko	Bełzec	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			55	46	9			
				Lemberg trans.					55	44	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
2440 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 59.141/04	Lokalbahn Piła-(Bolęcin-)Jaworzno	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Chrzanów	Kąty	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	—	9	—	5	—	4	Im Kartierungswege		
			Feuerfeste Ziegel (Chamotteziegel)	Chrzanów	Kąty				—	13	—	5	—	8			
			Cement	Chrzanów	Kąty				—	12	—	5	—	7			
			Steinkohle	Chrzanów	Kąty				—	12	—	5	—	7			
			Bleierz und Zinkerz	Chrzanów	Kąty				—	12	—	5	—	7			
			Bruchsteine und Schotter aus der Pos. 8—51 a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Kąty	Chrzanów				—	9	—	5	—	4			
			alle übrigen Artikel	Chrzanów oder umgekehrt	Kąty				Verschieden		10	7	Verschieden				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2441									Heller	Heller	Heller			
	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 2353/04	Draht und Drahtnägel aus den Pos. E—5 und E—6 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Podgórze-Płaszów	Borysław	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Nachweis des Bezuges eines Frachtquantums an Artikeln der Pos. E—6, Punkt 7, E—7 oder E—9 der Güterklassifikation nach Podgórze-Płaszów, welches dem von dieser Station im Laufe des Jahres 1906 versendeten Quantum Drahtnägel gleichkommt	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	169	146	23	Im Kartierungswege		Für die Erfüllung der in Rubrik 6 rücksichtlich des Bezuges von Rohmaterialien gestellten Bedingung ist eine entsprechende Sicherstellung zu leisten. Sollte diese Bedingung nicht eingehalten werden, so ist die Differenz zwischen den normalen und den ermäßigten Frachtsätzen hinsichtlich jenes Teiles des Versandquantums nachzuzahlen, welches durch den gleichen Bezug von Rohmaterial nicht gedeckt ist. Wegen der zu leistenden Sicherstellung ist vor Inanspruchnahme der zugestandenen Frachtsätze mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau das Einvernehmen zu pflegen
					Brody				189	162	27			
					Buczacz				225	203	22			
					Czernowitz				236	218	18			
					Czortków				236	218	18			
					Drohobycz				164	141	23			
					Kołomea				217	193	24			
					Lemberg				161	138	23			
					Sniatyn-Załucze				225	203	22			
					Stanislau				200	171	29			
					Stryj				172	148	24			
					Tarnopol				200	171	29			
					Złoczów				183	158	25			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2442	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5, c) und d), sowie E—6 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Friedrichshütte-Sporysz		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Nachweis des Bezuges eines Jahres-Frachtquantums an Eisenerz aus Pos. E—19 oder Artikeln der Pos. E—7, E—9 und E—10 der Güterklassifikation nach Friedrichshütte-Sporysz und Węgierska Górka, welches das von diesen Stationen im Jahre 1906 versendete Quantum an Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaren um 50 Prozent übersteigt	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		Für die Erfüllung der in Rubrik 6 rücksichtlich des Bezuges von Rohmaterialien gestellten Bedingungen ist eine entsprechende Sicherstellung zu leisten. Sollte diese Bedingung nicht eingehalten werden, so ist die Differenz zwischen den normalen und den ermäßigten Frachtsätzen hinsichtlich jenes Teiles des Versandquantums nachzuzahlen, welches durch den Bezug eines um 50 Prozent höheren Quantums von Rohmaterialien nicht gedeckt ist. Wegen der zu leistenden Sicherstellung ist vor Inanspruchnahme der zugestandenen Frachtsätze mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau das Einvernehmen zu pflegen
					Buczacz				256	220	36			
					Czernowitz				267	230	37			
					Drohobycz				194	167	27			
					Gorlice				128	103	25			
					Grybów				115	90	25			
					Iwonicz				149	111	38			
					Jasło				136	111	25			
					Kołomea				248	213	35			
					Krosno				145	111	34			
					Lemberg				192	165	27			
					Neusandec				99	85	14			
					Orlo loko				138	113	25			
					Orlo transit				130	105	25			
					Sambor				183	149	34			
					Sanok				161	121	40			
					Sniatyn-Załucze				256	220	36			
					Stanislau				231	198	33			
					Stryj				203	174	29			
					Tarnopol				231	198	33			
					Volksgarten				267	230	37			
					Zagórz				161	121	40			
				Węgierska Górka	Buczacz				259	222	37			
					Czernowitz				270	232	38			
					Drohobycz				200	172	28			
					Gorlice				132	107	25			
					Grybów				120	95	25			
					Iwonicz				149	111	38			
					Jasło				141	111	30			
					Kołomea				250	215	35			
					Krosno				152	111	41			
					Lemberg				194	167	27			
					Neusandec				103	85	18			
					Orlo loko				142	117	25			
					Orlo transit				134	109	25			
					Sambor				186	153	33			
					Sanok				164	124	40			
					Sniatyn-Załucze				262	225	37			
					Stanislau				234	201	33			
					Stryj				206	177	29			
					Tarnopol				234	201	33			
					Volksgarten				273	234	39			
					Zagórz				166	128	38			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2443	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 36.527/05	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	Lokomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Spytkowice (oder umgekehrt)	Bolęcin	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für Betriebszwecke der Lokalbahn Piła-Jaworzno bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	290 Heller pro Tonne	105 Heller pro Tonne	185 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege	
2444	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		40 leere Zisternenwagen	Sanok	Borysław	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Wagen müssen in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	90 Heller	1248 Heller pro Wagen		Im Kartierungswege	
2445	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 7163/04		Schwefelkies aus der Pos. E—19 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Nadwórna	Gorlice	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	100 Heller	85 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	2	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2446	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Schwefelkies aus der Pos. E—19 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Pozoritta	Gorlice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	192 Heller	143 Heller	49 Heller	Im Kartierungswege		
2447	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Ostgalizischen Lokalbahnen	Sand der Pos. E—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation, auch in Säcken verpackt	Torskie Worwolińce	Zaleszczyki	Aufgabe als Frachtgut bei Verladung in offenen Wagen. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 10 11	Heller 9 10	Heller 1 1	Im Kartierungswege		
2448	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Tonerde der Pos. E—17 b) 2. der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation, in Säcken verpackt	Złoczów	Hliboka, Krościenko, Landesgrenze bei Beskid, Landesgrenze bei Lelucbów, Landesgrenze bei Łupków, Landesgrenze bei Woronienka, Lemberg, Ottynia, Tarnowica leśna und Zwardoń	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verladung in offenen Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Wagenladungsklasse C	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2449	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 14.962/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Ton, roh, und Lehm aus der Pos. E—17, b) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lemberg	Lubycza	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	91 Heller	55 Heller	36 Heller	Im Kartierungswege		
2450	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 7183/04		Gebrauchte Emballagen (dünne Brettchen) von Holzdrahtsendungen	Bolechów, Iwonicz, Kolomea, Saybusch-Żywiec, Skole, Sopów, Stryj	Ottynia, Rozwadów, Skole	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen nach den genannten Bestimmungsstationen unter der Adresse eines sich mit Holzdrahterzeugung befassenden Etablissements innerhalb drei Monaten nach dem Bezuge der betreffenden Holzdrahtsendungen zum Rücktransporte gelangen. Letzterer Umstand ist durch Beibringung der ursprünglichen Frachtbriefe nachzuweisen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Rücksichtlich der in Betracht kommenden Linien des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, die Frachtsätze des Ausnahmetarifes X;	Verschieden	Im Kartierungswege		
		Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)		Bolechów, Iwonicz, Kolomea, Saybusch-Żywiec, Skole, Sopów, Stryj	Lubycza					rücksichtlich der Strecken Lemberg—Lubycza und Rawa ruska—Lubycza der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów) die Frachtsätze der Klasse A				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2451 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 34.339/04	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Spiritusfässer, leere, gebrauchte	Lemberg		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Belzec				118	80	38			
					Hrebenne				103	69	34			
					Kulików-Mierzwica				39	27	12			
					Lubycza				110	74	36			
					Rawa ruska				91	61	30			
2452 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 12.321/05	Ostgalizischen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7 und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) / b)	a) / b)	a) / b)	Im Kartierungswege		
				Borszczów	Czernowitz				— / 118	— / 101	— / 17			
				Germakówka	Czernowitz				— / 131	— / 80	— / 51			
				Iwanie puste	Czernowitz				— / 136	— / 80	— / 56			
				Jezierzany-Pilatkowce	Czernowitz				— / 108	— / 106	— / 2			
				Skała	Czernowitz				— / 123	— / 106	— / 17			
				Teresin	Czernowitz				— / 114	— / 106	— / 8			
				Wołkowce-Turylcze	Czernowitz				— / 124	— / 95	— / 29			
				oder umgekehrt										
				Germakówka	Tarnopol				125 / 96	122 / 90	3 / 6			
				Iwanie puste	Tarnopol				131 / 101	122 / 90	9 / 11			
				oder umgekehrt										

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
2453 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	Getreide der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1906 gültigen Güterklassifikation	Borki wielkie	Grzymałów	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	35	28	7	Im Kartierungswege		Bei Inanspruchnahme dieser Frachtermäßigung findet die für Getreide- und Mahltransporte allgemein gültige Mühlenrefaktie rücksichtlich des Lokalbahndurchlaufes von, bezw. nach Borki wielkie keine Anwendung
			Mahlprodukte aus Getreide der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1906 gültigen Güterklassifikation	Grzymałów	Borki wielkie Kołodziejówka Podwołoczyska Skałat	Aufgabe als Frachtgut. Bei Aufgabe unter 5000 kg pro Frachtbrief			36 22 66 12	32 20 59 11	4 2 7 1	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg erliegen müssen	
					Borki wielkie Kołodziejówka Podwołoczyska Skałat	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			32 20 62 10	29 18 56 9	3 2 6 1			
					Borki wielkie Kołodziejówka Podwołoczyska Skałat	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			28 18 52 10	24 15 44 8	4 3 8 2			
2454 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 58.214/03	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	Getreide der Pos. G—7 und Mahlprodukte der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Krakau	Bieńczyce oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 2500 kg pro Frachtbrief	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	21 Heller	15 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
2455 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	Getreide und Ölsaaten	Kocmyrzów	Grzegórzki oder Krakau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 2500 kg pro Frachtbrief	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	32 Heller	28 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2456 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 53.140/04	Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Getreide in Säcken	Nowosielitza	sämtlichen Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Linien, sowie der Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken. Im Frachtbriefe muß seitens des Absenders die Klausel: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" eingetragen werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil I, Abteilung B, Abschn. J (Nebengebührentarif) XIII	Verschieden	Auflassung der tarifmäßigen Deckenmiete	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Leere gebrauchte Getreidesäcke	sämtlichen Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Linien, sowie der Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Nowosielitza	Den Frachtbriefen über die Säckesendungen müssen die Abgabsfrachtbriefe über die auf offenen Wagen beförderten Getreidesendungen von Nowosielitza angeheftet werden		Lokalgütertarif	Verschieden	Frachtfreie Beförderung	Verschieden			
2457 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z 26.218/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Getreide und Hülsenfrüchte	Żołkiew		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Rawa ruska				45	32	13			
					Lemberg-Frachtenbahnhof				48	34	14			
				Kulików-Mierzwica	Rawa ruska				56	39	17			
					Lemberg-Frachtenbahnhof				37	26	11			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2458 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Gyps der Pos. G—8 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Bukaczowce	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	39 Heller	29 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
2459 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Hanf, Flachs, gebrecht, und Werg		Żołkiew	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief, c) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller a) / b) / c)	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Bełzec						74 / 61 / 54				
				Brzuchowice						38 / 31 / 27				
				Dobrosin						23 / 20 / 17				
				Glińsko						14 / 12 / 10				
				Hrebenne						58 / 48 / 42				
				Kamionka-Lipnik						38 / 31 / 27				
				Kulików-Mierzwica						18 / 16 / 14				
				Lemberg						50 / 41 / 36				
				Lemberg-Kleparów						44 / 37 / 32				
				Lubycza						65 / 54 / 47				
				Macoszin						— / 10 / 9				
				Rawa ruska						46 / 38 / 33				
				Zarudce						— / 20 / 17				
				Zaszków						26 / 22 / 19				
				Zawadów						— / 26 / 22				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2460	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 11.078/04	Ostgalizischen und der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz aus der Pos. H—18 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Brodina	Borszczów	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Für w e l c h e s Brennholz wird in jenen Fällen, in welchen das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, über welch letzteren Umstand die Partei die bahnseitige Bestätigung auf dem Frachtbriefe einzuholen hat, die Frachtberechnung nach dem Effektivgewichte, mindestens aber für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens vorgenommen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	102	85	17	Im Kartierungswege		
				Falkeu					101	83	18			
				Ispas					74	63	11			
				Karlsberg					94	79	15			
				Millie					73	63	10			
				Ober-Wików					92	77	15			
				Putna					97	81	16			
				Russisch-Banilla					71	63	8			
				Straża					98	82	16			
				Wiżnitz					76	63	13			
				Zaleszczyki					33	31	2			
				Brodina	Iwanie puste				110	90	20			
				Falkeu					109	88	21			
				Ispas					82	68	14			
				Karlsberg					102	84	18			
				Millie					81	68	13			
				Ober-Wików					100	82	18			
				Putna					105	86	19			
				Russisch-Banilla					79	68	11			
				Straża					106	87	19			
				Wiżnitz					84	68	16			
				Zaleszczyki					41	37	4			
				Brodina	Skała				104	85	19			
				Falkeu					103	83	20			
				Ispas					76	63	13			
				Karlsberg					96	79	17			
				Millie					75	63	12			
				Ober-Wików					94	77	17			
				Putna					99	81	18			
				Russisch-Banilla					73	63	10			
				Straża					100	82	18			
				Wiżnitz					78	63	15			
				Zaleszczyki					35	33	2			
2461	V.-B. Nr. 142 v. 12. XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 11.606/05	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz	Dragosza	Kotzman	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Bei welchem Brennholze Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	75	64	11	Im Kartierungswege		
					Stefanówka				75	69	6			
					Werenczanka				75	67	8			
					Zaleszczyki				79	73	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2462	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz aus Pos. H—18, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lukawetz a. S.	Kotzman	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei welchem Brennholze für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	53 Heller	46 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
2463	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 6966/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz der Pos. H—18, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Beckow	Kolomea Sniatyn-Załucze Zabłotów				50 42 46	39 36 36	11 6 10			
				Berhometh a. S. transit	Czernowitz Volksgarten				43 41	38 36	5 5			
				Berhometh a. S. loko	Kolomea Sniatyn-Załucze Zabłotów				53 50 54	45 42 42	8 8 12			
				Czudin	Kolomea Sniatyn-Załucze Zabłotów				46 38 42	39 36 36	7 2 6			
				Komarestie-Słobodzia	Kolomea Sniatyn-Załucze Zabłotów				54 40 44	39 36 36	15 4 8			
				Lukawetz a. S.	Kolomea Sniatyn-Załucze Zabłotów Nepolokoutz				56 48 52 46	41 38 38 38	15 10 14 8			
				Panka	Kolomea Sniatyn-Załucze Zabłotów				45 37 41	39 36 36	6 1 5			
				Petroutz	Kolomea				42	37	5			
				Storożynetz	Kolomea				42	37	5			
				Tisowetz	Kolomea Sniatyn-Załucze Zabłotów				47 39 43	39 36 36	8 3 7			
				Żadowa	Kolomea Sniatyn-Załucze Zabłotów				52 44 48	39 36 36	13 8 12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2464	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 19.806/02	Kleinbahn Łupków-Cisna	Buchenklotzholz	Cisna	Neu-Łupków transito	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 3750 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 33	Heller 24	Heller 9	Im Kartierungswege		
				Zubracze					31	24	7			
2465	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Buchenholzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle), ferner Sägespäne und Sägemehl	Lukawetz a. S.	Hliboka	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Das zur Beförderung gelangende Abfallholz darf nur als Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt Verwendung finden. Bei etwa nachgewiesener Verwendung auch nur eines Teiles der Sendung mit Ausschluß der bei der Verladung in offenen Wagen als Stütze der Sendung verwendeten Abfallholzbretter (Schwarten) zu anderen Zwecken als zu Brennholz oder zur Verkohlung in einer Verkohlungsanstalt wird für die ganze Sendung der Frachtsatz des Spezialtarifes 2 eingehoben. **Im Frachtbriefe muß** ein in der Versandstation oder in deren Umgebung befindliches Sägewerk als Absender erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	30	24	6	Im Kartierungswege		
					Karapcziu a. S.				26	24	2			
					Kolomea				53	38	15			
					Presekareni				27	24	3			
					Sniatyn-Załucze				49	38	11			
					Zabłotów				45	38	7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2466 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B. Z. 26.218/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Buchenschnitt- und Werkholz aus Pos. H—17, c) und e), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lukawetz a. S.	Hliboka transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	46 Heller	41 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
2467 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 4724/05	Ostgalizischen Lokalbahnen	Eichen-Stammholz (nicht behauen, nicht gerissen und nicht gespalten) aus Pos. H—17 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Dereniówka	Drohobycz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein im Bestimmungsrayon der genannten Bestimmungsstationen befindliches Holzsägewerk adressiert sein und von demselben zum Verschnitte daselbst bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 76	Heller 69	Heller 7	Im Kartierungswege		
				Trembowla	Drohobycz				70	65	5			
				Dereniówka	Stryj				73	66	7			
				Trembowla	Stryj				67	62	5			
2468 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 20.518/05	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Espenholz der Pos. H—18 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lemberg	Lubycza	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	51 Heller	38 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2469 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 40.668/05, 53.290/05		Faschinen und Holzpflöcke	**Biecz** **Bobowa** **Bogoniowice-Ciężkowice** **Dębica** **Dobra** **Gromnik** **Grybów** **Iwonicz** **Jasło** **Kasina wielka** **Limanowa** **Mecina** **Mszana dolna** **Muszyna-Krynica** **Pisarzowa** **Przeworsk** **Skołyszyn** **Stróże** **Tarnów** **Tuchów** Tymbark Wola-Łużańska Zagórzany	Alt-Sandec	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung für das faktische Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. wenn bei der Verladung das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, mindestens für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, über welch letzteren Umstand die Partei die bahnseitige Bestätigung auf dem Frachtbriefe einzuholen hat.** **Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.** **Die Faschinen und Holzpflöcke müssen zur Regulierung der Flüsse Dunajec und Poprad bestimmt sein und mit an die betreffende k. k. Bauleitung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden.** **Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen.**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Verschieden**	**Verschieden**	**50 Prozent Nachlaß von den bezüglichen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg**	**Im Kartierungswege**		**In diese Publikation wurde die Tarifermäßigung im Verordnungsblatte Nr. 185 vom 23. November 1905 einbezogen und erscheint somit letztere als gegenstandslos**
				Tarnowice	Neu-Sandec									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2470 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Faschinen	Jaroslau	Krystynopol	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Flußregulierungszwecken bestimmt und mit auf eine Landesbehörde (Landesausschuß, Bezirksausschuß, bezw. Bezirksvertretung, Landesingenieur) in Galizien als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	37	29	8	Im Kartierungswege		
				Krasne					62·1	46·1	16			
2471 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 39.163/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Faschinen der Pos. H—18, c) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Petroutz a. S.	Czernowitz, Sadagóra, Volksgarten und Zuczka	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das faktische Gewicht der Sendung, mindestens aber für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, über welch letzteren Umstand die Partei die bahnseitige Bestätigung auf dem Frachtbriefe einzuholen hat. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Faschinen müssen zur Pruthregulierung bestimmt sein und mit an die betreffende k. k. Bauleitung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Faschinen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	Verschieden	16 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2472 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Faßdauben aus Buchenholz	Czudin	Kolomea	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	85 Heller	64 Heller	21 Heller	Im Kartierungswege		
2473 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Ostgalizischen und der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. II—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	**Heller**	**Heller**	**Heller**	Im Kartierungswege		
				Brodina	**Iwanie puste**				193	165	28			
				Falkeu					190	162	28			
				Karlsberg					179	151	28			
				Ober-Wikow					175	147	28			
				Putna					184	156	28			
				Radautz					159	135	24			
				Straża					186	158	28			
				Unter-Wikow					173	145	28			
				Wiżnitz					150	118	32			
				Zaleszczyki					77	61	16			
				Brodina	Skała				183	159	24			
				Falkeu					180	156	24			
				Karlsberg					169	145	24			
				Ober-Wikow					165	141	24			
				Putna					174	150	24			
				Radautz					149	129	20			
				Straża					176	152	24			
				Unter-Wikow					163	139	24			
				Wiżnitz					140	112	28			
				Zaleszczyki					67	55	12			

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2474	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Fichtenstammholz bis 2·5 m Länge aus der Pos. H—18, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lemberg (Frachtenbahnhof) transit	Lemberg-Kleparów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der Strecken Beskid (Station)—Stryj, Stryj—Stanislau und Woronienka (Station)—Chryplin stammen. Bezug der Sendungen in der Station Lemberg, bezw. Lemberg-Kleparów von einer Holzwolle-(Wollin-)Fabrik zu Produktionszwecken unter der eigenen Firma. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	5 Heller	4 Heller	1 Heller	Im Kartierungswege		
				den Stationen der Strecken Beskid (Station)—Stryj, Stryj—Stanislau und Woronienka (Station)—Chryplin	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut in einer der nebenstehend aufgeführten Versandstationen und Frachtzahlung für mindestens 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des inneren Wagenraumes.			Klasse C	Ausnahmetarif II	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2475 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 666/05	Bukowinaer Lokalbahnen, Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut Frachtzahlung nach dem Effektivgewichte der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Siehe Tabelle unter a)	Siehe Tabelle unter b)	Siehe Tabelle unter c)	Im Kartierungswege		

Von	Nach Stationen der Linie Łužan—Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen														
	Kotzman			Werenczanka			Kisseleu			Stefanówka			Zaleszczyki		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Heller für 100 Kilogramm														
Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen															
1. Hatna-Valeputna:															
Alt-Kimpolung	122	105	17	128	111	17	131	114	17	134	117	17	140	123	17
Frassin a. M.	106	88	18	112	94	18	115	97	18	118	100	18	124	106	18
Gurahumora	100	83	17	106	89	17	109	92	17	112	95	17	118	101	17
Molit	110	92	18	116	99	17	119	102	17	122	105	17	128	111	17
Paltinoasa	97	79	18	103	85	18	106	88	18	109	91	18	115	97	18
Wama	112	96	16	118	102	16	121	105	16	124	108	16	130	114	16
2. Hliboka-Berhometh a. S. und Karapcziu-Czudin:															
Becków	75	61	14	81	67	14	84	70	14	87	73	14	93	79	14
Berhometh a. S.	89	67	22	95	73	22	98	76	22	101	79	22	107	85	22
Czudin	69	61	8	75	67	8	78	70	8	81	73	8	87	79	8
Komaresti-Słob.	73	61	12	79	67	12	82	70	12	85	73	12	91	79	12
Lukawetz	85	63	22	91	69	22	94	72	22	97	75	22	103	81	22
Panka	68	61	7	74	67	7	77	70	7	80	73	7	86	79	7
Petroutz	63	59	4	69	65	4	72	68	4	75	71	4	81	77	4
Storożynetz	63	59	4	69	65	4	72	68	4	75	71	4	81	77	4
Zadowa	78	61	17	81	67	17	87	70	17	90	73	17	96	79	17
Stationen der Linie Hadikfalva—Brodina der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen:															
Brodina	98	86	12	104	92	12	107	95	12	110	98	12	116	104	12
Falkeu	95	83	12	101	89	12	104	92	12	107	95	12	113	101	12
Karlsberg	84	72	12	90	78	12	93	81	12	96	84	12	102	90	12
Ober-Wikow	80	68	12	86	74	12	89	77	12	92	80	12	98	86	12
Putna	89	77	12	95	83	12	98	86	12	101	89	12	107	95	12
Straża	91	79	12	97	85	12	100	88	12	103	91	12	109	97	12
Unter-Wikow	78	66	12	84	72	12	87	75	12	90	78	12	96	84	12
Radautz	64	56	8	70	62	8	73	65	8	76	68	8	82	74	8

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2476 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 15.798/05, 16.067/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—17 a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	den Ladestellen der Schleppbahn Berhometh-Meżebrody zwischen km 3 und 5	Lukawetz a. S.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein Sägewerk in Lukawetz a. S. adressiert sein und in demselben zum Verschnitte gelangen. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif		13 Heller		Im Kartierungswege		
				Meżebrody Teplica	Lukawetz a. S.				Verschieden	15 Heller	Verschieden			
				Frassin a. M.	Wama				16	8	8			
2477 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz (Rundholz) aus der Pos. H—17 a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Woronetz	Paltinoasa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen an ein Sägewerk adressiert sein und von demselben bezogen werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif		9 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2478	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 25.134/02, 19.518/05		Holz der Pos. H—17 a) und H—18 a) der vom 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	Stationen der Strecke Stryj—Landesgrenze bei Beskid unter einander für die mit der Bahn in direkter Schienenverbindung stehenden Sägewerke		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	0·22 Heller pro 100 kg und 1 km nebst einer Manipulationsgebühr von 2 Heller pro 100 kg | 4 Heller pro 100 kg Minimalfrachtsatz beträgt 8 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Stationen der Strecke Stryj—Landesgrenze bei Beskid	Stryj (für alle daselbst mit der Bahn in direkter Schienenverbindung stehenden Sägewerke)	Gleichzeitig Aufgabe von mindestens je 100 Tonnen in einer der nebenbezeichneten Stationen. Beladung der Wagen innerhalb 12 Tagesstunden. Entladung der Wagen innerhalb 6 Tagesstunden. Beförderung in parteieigenen, in den Fahrpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellten Wagen								
2479	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 20.547/05	Eisenbahn Lemberg-Belzec (-Tomaszów)	Holz der Pos. H—17 und 18, sowie H—19 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (-Tomaszów)	Rawa ruska und Lemberg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	20 Prozent Nachlaß von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt C 2 unter Ziffer IV enthaltenen Frachtsätzen des Spezialtarifes 2 der Gebührenberechnungstabelle	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2480	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 20.927/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle [d. i. Säumlinge, Latten und Schwartenabfälle], ferner Sägespäne und Sägemehl)	Frassin a. M.	Illischestie Komanestie a. S. Theodorestie	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das zur Beförderung gelangende Abfallholz darf nur als Brennholz Verwendung finden. Für Sägemehl und Sägespäne findet diese Frachtermäßigung auch bei Verwendung als Streumittel Anwendung	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	28	13	15	Im Kartierungswege		
				Russ Moldawitza-Säge					50	23	27			
2481	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03, E.-M.-Z. 28.289/04	Bukowinaer Lokalbahnen	Kantholz aus Pos. H—17 c), 1, der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Teplica	Hliboka transit für Deutschland	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	62	58	4	Im Kartierungswege		
				Lukawetz a. S.					46	41	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2482	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Schleifholz der Pos. H—18 g und Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—19 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Mežebrody und vorgelegene Ladestellen der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mežebrody	Hliboka transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen ohne Routenvorschrift mit der Bestimmung nach einem Elbe-Umschlagsplatze oder nach einer im Tarife, Teil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens pro Frachtbrief und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen hat der Absender auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	44 Heller	26 Heller	18 Heller	Im Kartierungswege		
2483	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 38.200/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Rundholz der Pos. H—17 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Jakobeni	Pozoritta	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	21 Heller	15 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2484	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 9687/05	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Rundholz der Pos. H—17, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	sämtlichen Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen zur Verarbeitung in einem inländischen Holzindustrie-Etablissement bestimmt sein und an die Adresse eines solchen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Spezialtarif 2	50 Prozent der Frachtsätze des Spezialtarifes 2 der Gebührenberechnungstabelle im Tarife, Teil II, Heft 2, Abschnitt C—2—IV unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
2485	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 40.526/03	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	Holzstoff der Pos. H—28 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Zakopane	Gródek	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	173 Heller	133 Heller	40 Heller	Im Kartierungswege		
2486	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 36.072/05	Bukowinaer Lokalbahn	Kalk, gebrannt	Alt-Kimpolung	Hatna	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	42	33	9	Im Kartierungswege		
				Frassin a. M.					33	25	8			
				Jakobeni					56	46	10			
				Kimpolung					43	34	9			
				Pozoritta					46	36	10			
				Sadowa					45	35	10			
				Valeputna					51	41	10			
			Kalkstein	Pozoritta	Lužan				70	44	26			
					Putna				81	37	44			
					Žuczka				68	43	25			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2487	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Kalk, gebrannter	Płaza	den in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif		Laut nachstehender Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach: Alt-Sandec	Bladoliny	Bierzanów	Bochnia	Bogumiłowice	Brzeźnica	Chabówka	Czarna	Dembica	Dobra	Dwory	Friedrichshütte-Sporysz	Hucisko	Jarosłau	Jeleśnia	Jordanów	Kasina wielka	Kłaj	Lachowice	Łańcut	Leńcze	Limanowa	Maków	Marcinkowice	Męcina	Milówka	Mszana dolna	Muszyna-Krynica	Neu-Sandec	Osielec	Pisarzowa
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Heller																														
Płaza	77	53	36	45	53	34	53	60	65	62	32	47	47	83	50	50	60	42	44	78	43	67	44	74	72	50	58	86	77	47	70

Von	Nach: Piwniczna	Podgórze-Bonarka	Podgórze-Płaszów	Podłęże	Przeciszów	Przeworsk	Radziszów	Raycza	Rogóżno	Ropczyce	Ryczów	Rytro	Rzeszów	Sędziszów	Skawce	Skawina	Słotwina	Sól	Stronie	Stryszów	Swoszowice	Sucha	Tarnów	Trzciana	Tymbark	Węgierska-Górka	Wieliczka	Wielkie Drogi	Zaryte	Zator	Żegiestów	Zwardoń
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Heller																															
Płaza	81	30	36	39	31	81	40	54	79	67	31	79	74	69	33	37	50	54	44	41	38	41	55	72	65	50	39	34	55	31	34	58

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2488 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Kalk der Pos. K—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation zum Düngen	Czudin		1. Die Aufgabe der Sendungen muß als Frachtgut unter Erfüllung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen erfolgen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Die betreffenden Sendungen müssen in Österreich zur Düngung Verwendung finden, und muß der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „zur Verwendung in Österreich als Düngemittel" schon bei der Aufgabe beigefügt sein. 3. Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Sendungen als Düngemittel in Österreich durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege, oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		Die allgemeine Düngemittel-Refaktie findet auf den in dieser Publikation aufgeführten Transportartikel keine Anwendung
					Beckow				29	17	12			
					Karapcziu a. S.				16	11	5			
					Komarestie-Slobodzia				28	16	12			
					Lukawetz a. S.				34	20	14			
					Panka				25	15	10			
					Ropcze				18	12	6			
					Storożinetz				22	13	9			
					Tisowetz				26	16	10			
					Żadowa				31	18	13			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2489 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M. Z. 38.655/04	Eisenbahn Chabówka-Zakopane	Kohle, mineralische	Chabówka	Nowy Targ	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Eisenbahn Neumarkt-Suchahora verwendet werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	310 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	80 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	230 Heller pro Tonne (à 1000 kg)	Im Kartierungswege		
2490 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. [illegible]	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Kolomea	Nadwórna	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 43	Heller 38	Heller 5	Im Kartierungswege		
				Tłumaczyk	Nadwórna				35	33	2			
			Frachtgüter aller Art	Gwózdziec	Kolomea	Aufgabe als Frachtgut. In beliebigen Mengen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Verschieden	29	Verschieden			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2491	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Kolomea	Waschkoutz	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, sowie von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	55 Heller	46 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		Bei Anwendung des Frachtsatzes von 46 Heller pro 100 kg ist die Inanspruchnahme der allgemeinen Mühlenrefaktie ausgeschlossen
2492	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Milch (exkl. kondensierte Milch)		Lemberg	Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter pro Frachtbrief	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Bełzec					266	155	111			
				Brzuchowice					39	26	13			
				Dobrosin					148	88	60			
				Glińsko					126	75	51			
				Hrebenne					229	134	95			
				Kamionka-Lipnik					182	107	75			
				Kulików-Mierzwica					81	50	31			
				Lubycza					246	144	102			
				Macoszyn					100	61	39			
				Rawa ruska					201	118	83			
				Zaszków					64	40	24			
				Żółkiew					109	66	43			
			Milchgefäße, leere, gebrauchte	Lemberg		Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte								
					Bełzec				155	77	78			
					Brzuchowice				26	16	10			
					Dobrosin				88	46	42			
					Glińsko				75	40	35			
					Hrebenne				134	67	67			
					Kamionka-Lipnik				107	55	52			
					Kulików-Mierzwica				50	28	22			
					Lubycza				144	72	72			
					Macoszyn				61	33	28			
					Rawa ruska				118	60	58			
					Zawadów				40	23	17			
					Żółkiew				66	35	31			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2493	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** **B.-M.-Z. 28.487/05**		**Nebenprodukte der Petroleum-Raffinierung, und zwar: Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron), Petroleumpech, Asphaltkokes und Petroleumkokes**	**Biecz Bolechów Borysław Drohobycz Głęboka Gorlice Grybów Itzkany Iwonicz Jasło Jedlicze Kolomea Krechowice Krosno Lemberg Lemberg-Podzamcze Lubieńce Marcinkowice Nadwórna Neu-Sandec Nowosielce-Gniewosz Olszanica Posada-Chyrówska Przemyśl Rymanów Sambor Sanok Skole Skołyszyn Stanislau Stróże Stryj Ustrzyki Wola Łużańska Zagórz Zagórzany Żuczka**	Chabówka	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen dürfen nur für Heizzwecke verwendet werden und müssen an ein Sanatorium für Brustkranke in Zakopane adressiert sein und von diesem auch bezogen werden**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Ausnahmetarif III c**	**Klasse C**	**Resultierende Differenz**	**Im Kartierungswege**		
									Heller	Heller	Heller			
2494	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/05	Kolomeaer Lokalbahnen	**Düten aus Packpapier** Packpapier aus Pos. P—2 a) und b) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Kolomea	**Diatkowce-Brettler**	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. **Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	24	12	12	**Im Kartierungswege**		
				Diatkowce-Brettler	Kolomea	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. **Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken**			24	12	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2495 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 56.103/03		Papier der Pos. P—2 a) und b) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Złoczów	Potutory	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	97 Heller	73 Heller	24 Heller	Im Kartierungswege		
2496 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Regiegüter	den Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen, einschließlich der Schleppbahnen	Hatna, bezw. Hliboka **mit der Bestimmung** für Stationen der im Lokalgütertarife der **k. k. österr.** Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, **enthaltenen Linien** (mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda), **ferner für Stationen der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza**	Aufgabe als Eil- oder Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen Verwendung finden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	0·4 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Gesamt-Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
				den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien (mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda)	Hatna, bezw. Hliboka mit der Bestimmung für Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen, einschließlich der Schleppbahnen und umgekehrt	der Bukowinaer Lokalbahnen, einschließlich der Schleppbahnen				0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2497	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Regiegüter der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomászów)	Im Lokalverkehre sämtlicher Linien der Bukowinaer Lokalbahnen		Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomászów) als Absender und Empfänger erscheint	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent der tarifmäßigen Frachtsätze aus der Gebührenberechnungstabelle im Tarife, Teil II, Heft 2 Abschnitt B—3 unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
		Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomászów)	Regiegüter der Bukowinaer Lokalbahnen	Im Lokalverkehre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomászów)		Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der Bukowinaer Lokalbahnen als Absender und Empfänger erscheint				50 Prozent der tarifmäßigen Frachtsätze aus der Gebührenberechnungstabelle im Tarife, Teil II, Heft 2 Abschnitt C—2 unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg				
2498	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 60.216/04		Steinsalzabfälle (Minutien) zu Viehfütterungszwecken	Bochnia und Wieliczka	sämtlichen in Galizien gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, soweit dieselben in den Abschnitt A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, fallen	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muß das Speditionsbureau des Landes-Salzverschleißamtes in Bochnia oder Wieliczka als Absender, der betreffende k. k. Bezirkshauptmann als Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Diese Begünstigung findet nur auf ein Maximalquantum von 600 Wagenladungen Anwendung, welche durch Vermittlung der k. k. Bezirkshauptmannschaften unentgeltlich an die notleidende Bevölkerung zur Verteilung gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2499	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 48.423/04	Lokalbahn Przeworsk-Bachórz(-Dynów)	Sudsalz	Przeworsk	Bahórz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	76 Heller	35 Heller	41 Heller	Im Kartierungswege		
2500	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 43.922/03	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Sudsalz, Lecksteine und Viehsalz (denaturiertes Salz), zum menschlichen Genusse nicht geeignet, in Säcken verpackt	Hadikfalva		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Brodina				44	37	7			
					Falkeu				41	34	7			
					Galanestie				23	20	3			
					Karlsberg				32	27	5			
					Ober-Wikow				28	24	4			
					Putna				36	30	6			
					Straża				37	32	5			
					Unter-Wikow				26	23	3			
					Radautz				14	13	1			
					Hatna transit für Sendungen von Kaczyka	allen Stationen der Linie Lemberg—Itzkany und der östlich davon gelegenen Staatsbahnlinien aus Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt A				Verschieden	*) Spezialtarif 1 gekürzt um die halbe Manipulationsgebühr im Sinne der Bestimmungen des Tarif-Teiles II, Abschnitt B, A, VI	Verschieden			*) Insofern sich zufolge des Umstandes, daß Viehsalz nach Spezialtarif 3 tarifiert, eine billigere Frachtgebühr auf Grund der normalen Tarifierung ergibt, hat letztere Anwendung zu finden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2501 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Kartoffelstärkemehl	Uhnów		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Czernowitz				210	207	3			
					Ottynia				178	167	11			
					Stanislau				168	154	14			
2502 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Bruchsteine der Pos. 8—51 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation und Schlägelschotter	Skóle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Straßenbauten bestimmt sein und unter der Adresse der betreffenden k. k. Bezirkshauptmannschaft, des Bezirksausschusses oder der Stadtgemeinde als Empfänger aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen haben die Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Bełzec				90	54·3	35·7			
					Brzuchowice				42	26·7	15·3			
					Dobrosin				65	40·0	25·0			
					Hrebenne				82	49·9	32·1			
					Glińsko				60	37·3	22·7			
					Kamionka-Lipnik				72	44·1	27·9			
					Kulików-Mierzwica				51	31·8	19·2			
					Lemberg-Kleparów				37	24·4	12·6			
					Lubycza				86	51·9	34·1			
					Macoszyn				55	34·2	20·8			
					Rawa ruska				76	46·5	29·5			
					Zarudce				49	30·8	18·2			
					Zaszków				47	29·8	17·2			
					Zawadów				45	28·8	16·2			
					Żołkiew				57	35·2	21·8			

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	a)	b)	a)	b)			
2503	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 41.801/05	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	Bruchsteine und Schotter	Skole	Krystynopol	ad a) und b) Auflieferung von mindestens 150 Tonnen pro Zug auf eine Entfernung von wenigstens 100 km ab den vorgenannten Versandstationen, bezw. Frachtzahlung hierfür. Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. ad b) **Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** ad a) und b) Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestraßen I. Klasse, sowie von städtischen Kommunikationen, zu Flußregulierungs- und Brückenbauzwecken im Geltungsbereiche des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, bestimmt sein und als Frachtgut mit einem auf eine k. k. oder Landesstraßen-Baubehörde (k. k. Baubezirk, k. k. Bauexpositur, Landesausschuß, Bezirksausschuß, Landesingenieur), bezw. auf einen Stadtmagistrat als Empfänger lautenden Frachtbriefe aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	74	—	49·7	—	24·3	ad a) Im Kartierungswege, ad b) im Rückvergütungswege	ad b) Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen	
				Skole	Bełzec	ad b) **Auflieferung eines Minimalquantums von 6500 Tonnen während der Begünstigungsdauer.**			90	51·3	—	38·7	—			
					Brzuchowice				42	23·7	—	18·3	—			
					Dobrosin				65	37·0	—	28·0	—			
					Glińsko				60	34·3	—	25·7	—			
					Hrebenne				82	46·9	—	35·1	—			
					Kamionka-Lipnik				72	41·1	—	30·9	—			
					Kulików-Mierzwica				51	28·8	—	22·2	—			
					Lemberg-Kleparów				37	21·4	—	15·6	—			
					Lubycza				86	48·9	—	37·1	—			
					Macoszyn				55	31·2	—	23·8	—			
					Rawa ruska				76	43·5	—	32·5	—			
					Zarudce				49	27·8	—	21·2	—			
					Zaszków				47	26·8	—	20·2	—			
					Zawadów				45	25·8	—	19·2	—			
					Żółkiew				57	32·2	30·8	24·8	26·2			
				Jaremcze, Skole	Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, angeführten Linien				Verschieden	0·17 Heller für 100 kg und 1 km inkl. Manipulationsgebühr		Verschieden				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2504	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 15.549/03	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine und Schotter	Valeputna	Suczawa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Instandhaltung der Karpathen-Hauptstraße, 2. Abteilung, bei Suczawa bestimmt sein und mit an die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Suczawa oder an einen k. k. Ingenieur als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	63	42	21	Im Kartierungswege		
				Pozoritta					58	38	20			
2505	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03, E.-M.-Z. 8496/04	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine aus der Pos. 8—51 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Putna	Radautz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	22	14	8	Im Kartierungswege		
				Stefanówka	Czernowitz				22	18	4			
					Waszkoutz				31	20	11			
2506	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 50.100/03	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine der Pos. 8—51 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Putna	Hadikfalva	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Regulierung des Suczawaflusses verwendet werden und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	26	8	18	Im Kartierungswege		
				Straża					27	8	19			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2507 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 27.587/04	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Kalkstein aus Pos. S—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Alt-Kimpolung	Żuczka				64	45	19			
				Czudin					31	21	10			
				Frassin a. M.					55	38	17			
				Sereth					22	19	3			
				Zaleszczyki					26	20	6			
				Alt-Kimpolung	Lużan				66	47	19			
				Czudin					34	23	11			
				Frassin a. M.					57	40	17			
				Sereth					25	22	3			
2508 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 27.525/04, 40.809/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine, unbearbeitete, aus der Pos. S—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Molit	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	43	40	3	Im Kartierungswege		
					Kaczyka				21	18	3			
					Volksgarten				41	38	3			
				Ladestellen der Schleppbahn Berhometh a. S. - Meżebrody	Hliboka					20				
					Storożynetz					18				
2509 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 4026/04		Schlägelschotter (bis zu 15 Wagenladungen)	Skole	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen zur Instandhaltung der im Rayon der Landes-Ackerbauschule in Dublany gelegenen Wege bestimmt und an die Direktion der genannten Lehranstalt adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	31	23	8	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2510 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 12.321/05	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Gips der Pos. G—8 a) 1. der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Zaleszczyki	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	41	30	11	Im Kartierungswege		
			Bruchsteine der Pos. S—51, a)						26	21	5			
			Steine, roh, behauen der Pos. S—51, b)						41	34	7			
2511 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 56.061/04	Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine und Schotter	a) Eisenau b) Frassin a. M. c) Pozoritta	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung der städtischen Kommunikationen in Czernowitz bestimmt sein und mit an den Stadtmagistrat in Czernowitz als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 55 b) 50 c) 63	a) 37 b) 33 c) 43	a) 18 b) 17 c) 20	Im Kartierungswege		
					Volksgarten				a) 53 b) 48 c) 61	a) 35 b) 31 c) 41	a) 18 b) 17 c) 20			
			Steine aller Art der Pos. S—51, b), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation (exkl. Mühlsteine) in Quadern und Platten, roh behauen, dann Pflaster-, Saum- und Bordsteine, auch Pflasterplatten aus Stein		Czernowitz				Verschieden	a) — b) 58 c) 71	Verschieden			
					Volksgarten					a) — b) 56 c) 69				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2512 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Borstenvieh, welches als seuchenverdächtig dem Seuchentilgungsverfahren unterworfen ist	Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien		Aufgabe von mindestens 10 Stücken als Frachtgut oder Frachtzahlung für diese Anzahl mit der Bestimmung zur Verwertung mittels Schlachtung in einem Schlachthause, welches entsprechend den Durchführungsbestimmungen zur kaiserlichen Verordnung vom 15. September 1900, R.-G.-Bl. Nr. 154, betreffend die Abwehr und Tilgung der Schweinepest (Schweineseuche), mit einem eigenen Schienenstrange mit der Eisenbahn verbunden ist. Dem Frachtbriefe ist außer dem durch die ebenerwähnten gesetzlichen Bestimmungen vorgeschriebenen Zertifikate noch ein weiteres vom betreffenden Bezirkstierarzte nach dem unten beigefügten Formulare ausgefertigtes Zertifikat beizugeben. Letzteres Zertifikat wird von der Bestimmungsstation, wenn diese an den nebenbezeichneten Bahnlinien liegt, oder, falls die Sendung auf eine fremde Anschlußbahn übergeht, von der Übergangsstation der k. k. Staatsbahnen dem Frachtbriefe entnommen und daselbst zurückbehalten. Einhaltung der diesfalls bestehenden gesetzlichen Bestimmungen, sowie der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Frachtsätze der Klasse II für die im Tarif-Teile I, Abteilung B, Abschnitt B, unter II—e) bei Aufgabe von **weniger** als 20 Stücken festgesetzten **Rechnungsgewichte**	Frachtsätze der Klasse II für die im Tarif-Teile I, Abteilung B, Abschnitt B, unter II—e) bei Aufgabe von **mindestens** 20 Stücken festgesetzten **Normalgewichte**	Verschieden	Im Kartierungswege		

Z e r t i f i k a t.

Formular.

Der gefertigte k. k. Bezirkstierarzt bestätigt zum Behufe der Inanspruchnahme der von den k. k. österr. Staatsbahnen für den Transport von als seuchenverdächtig befundenem Borstenvieh veröffentlichten Begünstigung,*) daß die nachstehend näherbezeichneten Schweine wegen Verdachtes der Ansteckung durch Schweinepest zur sofortigen Schlachtung im Schlachthause der Gemeinde . . . . bestimmt und mittels Eisenbahn unter veterinärpolizeilicher Aufsicht dahin zu befördern sind.

Beschreibung der Tiere:

Anzahl und Gattung (Spanferkel, Frischling, mageres oder gemästetes Schwein): . . . .

Ursprung (Gemeinde, politischer Bezirk und Land): . . . .

Art der Kennzeichnung der Tiere als seuchenverdächtig: . . . .

. . . . am . . . . 19 . .

Unterschrift des k. k. Bezirkstierarztes.

*) Diese Begünstigung erstreckt sich nur auf Sendungen, welche aus weniger als 20 Stück pro Frachtbrief bestehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2513	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	**Bukowinaer und der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen**	**Drainröhren**	**Auf sämtlichen Linien der Bukowinaer Lokalbahnen, sowie auf der Linie Hadikfalva-Brodina der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen**		**Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Ausnahmetarif II aus Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt B, Abteilung B, 3 a)**	**auf Entfernungen vom 1.—25. km . . . . . 0·5 h über 25 km . . . . . 0·4 h für 100 kg und 1 km ohne Einrechnung einer Manipulationsgebühr unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
2514	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahn Lemberg-Belzec (-Tomaszów)	Wasserglas	Lemberg-Kleparów		**Aufgabe als Frachtgut.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	**Lokalgütertarif**	**Bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller**		**Im Kartierungswege**		
					Jaroslau					77				
					Krakau					148				
					Neu-Sandec					148				
					Oświęcim					162				
					Przemyśl					59				
					Rzeszów					97				
					Saybusch-Żywiec					172				
					Tarnów					125				
					Landesgrenze bei Beskid					86				
					Landesgrenze bei Łupków					118				
					Landesgrenze bei Woronienka					118				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2515	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Zement der Pos. Z—1 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Podgórze-Bonarka	allen Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, angeführten Linien	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Ausnahmetarif I des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2	Verschieden	Im Kartierungswege		Behufs Erlangung der nebenbezeichneten Frachtermäßigung ist eine Kaution von 2000 Kronen in barem oder in pupillarsicheren Wertpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu erlegen, welche bis zu dem Betrage der Differenz zwischen der normalen Tarifierung und dem Ausnahmetarife I zugunsten der Eisenbahn verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. — Der bezügliche Nachweis ist unter Vorlage der Frachtbrief-Duplikate zu erbringen, welche spätestens bis Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau erliegen müssen. Im Wechselverkehre mit den Lokalbahnen des Abschnittes B im Tarife, Teil II, Heft 2, bleiben die bezüglichen Kürzungsbestimmungen in Geltung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2516	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 9363/04		Betonwaren der Pos. Z—2 a) und b) 1, der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Chodowice Dembica Jaroslau Kolomea Kopyczyńce Lemberg Lemberg-Podzamcze Mielec Mościska Nowa grobla Ostrow-Berezowica Rawa ruska Rzeszów-Staroniwa Rudki Sambor Sanok Sokal Stryj Strzyżów a. W. Tarnopol Tarnów Tłumacz-Pałahycze Wygnanka Żydaczów	allen Stationen des Abschnittes A des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg | 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Baue oder zur Instandhaltung von Reichs-, Landes-, Bezirks- und Gemeindestraßen I. Klasse, sowie von städtischen Kommunikationen oder zu Flußregulierungs- und Brückenbauzwecken im Geltungsbereiche des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, bestimmt sein und mit auf eine k. k. oder Landesstraßenbaubehörde (k. k. Baubezirk, k. k. Bauexpositur, Landesausschuß, Bezirksausschuß, Landesingenieur), bezw. auf einen Stadtmagistrat als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	5000 kg: die Frachtsätze der Klasse A 10.000 kg: die Frachtsätze der Klasse C	5000 kg: die um 50 Prozent gekürzten Frachtsätze der Klasse A unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg 10.000 kg: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	5000 kg: 50 Prozent 10.000 kg: Verschieden	Im Kartierungswege		
2517	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 14.540/05	Eisenbahn Lemberg-Bełzec(-Tomaszów)	Ziegel (Dach- und Mauerziegel) aus Pos. Z—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Rawa ruska	Bełzec	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	18 Heller	14 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2518 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	Mauerziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Chabówka	Zakopane	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	23 Heller	19 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
2519 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 6317/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Ziegel des Ausnahmetarifes II der k. k. österr. Staatsbahnen (exkl. Schlackenziegel)	Hliboka	Stationen der Strecke Hliboka—Berhometh a. S. nebst Abzweigung Karapczin—Czudin	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	auf Entfernungen vom 1. bis 25. km: 0·5 Heller, über 25 km für die 25 km überschießende Distanz: 0·4 Heller für 100 kg und 1 km, ohne Einrechnung einer Manipulationsgebühr, Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
				Hatna	Dorna Watra				59	33	26			
					Gurahumora				29	17	12			
					Illischestie				25	15	10			
					Jakobeni				56	31	25			
					Kimpolung				43	23	20			
					Wama				36	21	15			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2520	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 26.109/05		Rohzucker der Pos. Z—15 b der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation, sowie Krystall- (Sand-) Zucker	Zuczka	Przeworsk	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**213 Heller**	**102 Heller**	**111 Heller**	**Im Kartierungswege**		
2521	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 56.324/03	**Lokalbahn Dolina-Wygoda**, der Neuen Bukowinaer und der Ostgalizischen Lokalbahnen, dann der Lokalbahnen **Krakau-Kosmyrzów**, Borki wielkie-Grzymałów, Chabówka-Zakopane, Delatyn-Kołomea-Stefanówka, Piła (Bolęcin)-**Jaworzno, Trzebinia-Skawce**, Trzebinia-Sierza wodna, Lemberg-Kleparów-Janów, der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und der Bukowinaer Lokalbahnen	Zündhölzchen	Bolechów, Iwonicz, Saybusch-Żywiec, Skole und Stryj	allen Stationen der im Abschnitte A, B und C **des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2, angeführten Linien**	Aufgabe als Frachtgut in **Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	vom 1. **Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Klasse I** / **des für die einzelnen hier in Frage kommenden Eisenbahnen auf Grund des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, für jede derselben zur Anwendung gelangenden Tarifes**	**Klasse II**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2522 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Eilgut, gewöhnliches	Wien I (K.E.B.) oder umgekehrt	Bludenz	Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen. Hierbei ist es gestattet, die in einer Relation gleichzeitig zur Beförderung gelangenden Kolli bis zu einer Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe aufzugeben. Im übrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	1752	1079	673	Im Kartierungswege		Werden Kolli im erwähnten mit solchen in einem höheren Gewichte zu einer Sendung vereinigt, so findet auf diese letzteren Kolli die normale Frachtberechnung Anwendung
					Bregenz				1752	1099	653			
					Buchs				1752	1092	660			
					Dornbirn				1752	1092	660			
					Feldkirch				1752	1086	666			
					Götzis				1752	1089	663			
					Hard-Fussach				1794	1099	695			
					Hohenems				1752	1092	660			
					Ischl				928	696	232			
					Linz				612	460	152			
					Lustenau				1794	1099	695			
					Salzburg				1022	766	256			
					St. Margrethen				1794	1099	695			
					Schwarzach				1752	1099	653			
					Steyr				612	460	152			
					Wels				706	532	174			
					Wilten				1739	1000	739			
				Wien II (K.F.J.B.) oder umgekehrt	Beneschau				959	666	293			
					Brüx St.B.				1521	822	699			
					Budweis				706	532	174			
					Eger St.B.				1459	930	529			
					Klattau				1115	836	279			
					Königswart				1396	914	482			
					Marienbad				1365	907	458			
					Neuhaus				801	534	267			
					Pilsen				1115	836	279			
					Pisek				864	648	216			
					Prag St.B.				962	666	296			
					Přibram				1053	790	263			
					Schlan				962	816	146			
					Strakonitz				896	674	222			
					Tabor				801	602	199			
					Teplitz-Waldthor				962	840	122			
2523 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Eilgut, gewöhnliches	Wien II (K.F.J.B.) oder umgekehrt	Teplitz-Waldthor	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	1583 Heller	962 Heller	621 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2524 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** R.-M.-Z. 34.644/03	Lokalbahn Swětla-Ledeč-Kácow	Besonders ermäßigtes Eilgut, Stückgutklasse I	a) Kácow, b) Soběschin, c) Sternberg a. d. Sazawa	Nußdorf, Wien II (K.F.J.B.)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	a) 377 Heller b) 387 " c) 395 "	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Stückgutklasse II							a) 307 Heller b) 315 " c) 322 "				
			Klasse A	oder umgekehrt						a) 254 Heller				
2525 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahnen Schwarzenau-Zwettl, Schwarzenau-Zlabings und Wolframs-Teltsch-Zlabings	Vergleiche Rubrik 10	Wien II (K.F.J.B.) oder Nußdorf	siehe nebenstehend; oder umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz Heller für 100 kg (siehe nebenstehend)		Im Kartierungswege		

Zu Nr. 2525 — Zugestandener Frachtsatz Heller für 100 kg:

nach	Besonders ermäßigtes Eilgut	Stückgutklasse I	Stückgutklasse II	Wagenladungsklasse A	Ausnahmetarif III a	Ausnahmetarif III b	Ausnahmetarif III c
Battelau	282	282	226	187	223	212	174
Dobrawoda	294	294	237	194	233	221	181
Fußdorf	259	259	207	172	206	196	162
Höditz	292	292	238	197	234	223	185
Ihlawka-Katharinenbad	294	294	237	—	233	221	—
Neu-Cerekve	318	318	258	—	253	240	—
Ober-Cerekve	282	282	226	187	223	212	174
Pilgram	306	306	247	—	243	230	188
Počatek-Serowitz	306	306	247	—	243	230	—
Sollowitz-Jesowitz	286	286	232	193	228	217	181
Triesch	—	286	232	193	228	217	181
Wolframs-Cejl	269	269	216	179	213	202	167

oder umgekehrt

1	2	3	4		5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller	Heller	Heller			
2526	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Ermäßigtes Eilgut		Lochowitz loko	Hinter-Třeban loko	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	62	55	7	Im Kartierungswege		
		Lokalbahn Hinter-Třeban—Lochowitz	Frachtgüter der Tarifklassen	I						62	55	7			
				II						56	48	8			
				A						49	38	11			
				B						42	30	12			
				C						31	27	4			
			Frachtgüter der Spezialtarife	1						39	30	9			
				2						35	27	8			
				3						26	25	1			
			Frachtgüter der Ausnahmetarife	I						26	25	1			
				II						23	17	6			
				III a						56	47	9			
				III b						56	43	13			
				III c						49	35	14			
2527	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Sperrige Güter		Prag (St.B.)	Iglau Stadt	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	381	292	89	Im Kartierungswege		
			Besonders ermäßigtes Eilgut				In jedem Gewichte			254	220	34			
			Güter der Klasse I				Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung in Mengen unter 5000 kg			254	220	34			
			Güter der Klasse II				in Mengen unter 5000 kg			213	170	43			
							für mindestens 5000 kg pro Wagen			205	168	37			
							für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			192	168	24			
					oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2528 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	Güter der Klasse C und des Ausnahmetarifes I	a) Starkenbach transit b) Starkenbach loko oder umgekehrt	Hradsko	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller a) 28 b) 32	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Eilgut, ermäßigtes und besonders ermäßigtes, Stückgutklasse I und II		Jablonetz					a) 50 b) 54				
			Klasse C und Ausnahmetarif I		Jablonetz					a) 31 b) 35				
			Eilgut, ermäßigtes und besonders ermäßigtes, Stückgutklasse I und II		Přívlak-Ponikla					a) 26 b) 30				
			Klasse A, B und C, Spezialtarif 1 und 2, Ausnahmetarif I		Přívlak-Ponikla					a) 21 b) 25				
			Eilgut, ermäßigtes und besonders ermäßigtes, Stückgutklasse I und II		Rochlitz					a) 54 b) 58				
			Klasse C und Ausnahmetarif I		Rochlitz					a) 34 b) 38				
			Eilgut, ermäßigtes und besonders ermäßigtes, Stückgutklasse I und II		Sittowa-Haje					a) 24 b) 28				
			Klasse A, B und C, Spezialtarif 1, Ausnahmetarif I		Sittowa-Haje					a) 18 b) 22				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2529 V.-B Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	Frachtgüter aller Art	Starkenbach Stadt	Starkenbach transit	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / 5000 kg / in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 12 10 8	Verschieden	Im Kartierungswege		
				und umgekehrt										
2530 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Elbogen-Neusattl	Frachtgüter aller Art	Dampfziegelei Grünlas	irgend zur Verladung überhaupt geeigneten Punkten der Elbogener Lokalbahn (exkl. des Granesauer Flügels)	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und zwar: a) für Wagen mit 11.300 kg Ladegewicht b) „ „ „ 10.000 „ „ c) „ „ „ 8.000 „ „ d) „ „ „ 6.000 „ „	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Besteht keiner	Kronen pro Wagen a) 7 b) 6 c) 5 d) 4		Im Kartierungswege		
				und vice versa										

Wenn innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Anzahl von 900 Wagen à 11 300 kg Ladegewicht oder bei Verwendung kleinerer Wagen das aufgegebene Transportquantum von 10.170 t überschritten wird, so wird für die dieses Quantum übersteigenden Verfrachtungen von obigen Frachtsätzen ein Nachlaß von 14¼ Prozent rückvergütet. Zu diesem Behufe sind vom Absender die Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1907 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen vorzulegen. In die Zählung der Wagen, resp. der beförderten Tonnen werden alle Wagen, welche am Verladegeleise der Dampfziegelei Grünlas faktisch beladen oder entladen wurden, einbezogen, gleichviel durch wen die bezüglichen Manipulationen erfolgt sind. Ausgenommen hiervon sind jedoch die etwa zu Bahnerhaltungszwecken dort entladenen Wagen, sowie sämtliche Stückgutsendungen

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2531 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 28.999/05	Lokalbahn Triest-Parenzo	Frachtgüter der 1. Stückgutklasse 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse 3. ermäßigten Wagenladungsklasse a 4. " " b	Parenzo		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 1. / 2. / 3. / 4.	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Bagni S.-Stefano-Levade					55 / 55 / — / —				
					Buje					110 / 60 / 60 / 60				
					Capodistria					126 / 70 / 70 / 70				
					Dekani					126 / 70 / 70 / 70				
					Grisignana					110 / 60 / 60 / 60				
					Isola					126 / 70 / 70 / 70				
					Montona					40 / 40 / 40 / —				
					S. Domenica					30 / — / — / —				
					S. Lucia-Portorose					126 / 70 / 70 / 70				
					Sicciole					126 / 70 / 70 / 70				
					Visignano					30 / — / — / —				
					Visinada					40 / — / — / —				
				oder umgekehrt										
2532 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 35.151/05		Frachtgüter der Stückgutklasse	Spalato	Sinj	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	79 Heller	51 Heller	28 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
2533 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 19.632/04	Lokalbahn Rakonitz Pladen-Petschau, sowie der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	Frachtgüter der Klasse I	Luditz	Karlsbad Z.B.	Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 95	Heller 90	Heller 5	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
			Frachtgüter der Klasse II	a) Bohentsch b) Buchau	Karlsbad Z.B. loko				a) 115 b) 127	a) 90 b) 90	a) 25 b) 37			
				oder										
				Karlsbad Z.B.	a) Bohentsch b) Buchau				100 111	90 90	10 21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2534 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/05		Frachtgüter der Tarifklasse I	Teplitz-Waldthor oder Kosten	Wien II (K.F.J.B.) oder Nußdorf (oder umgekehrt)	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	592 Heller	476 Heller	116 Heller	Im Kartierungswege		
2535 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.170/04		Frachtgüter der Tarifklassen I und II	Taus	Nußdorf, Wien II (K.F.J.B.) oder Wien-Praterkai	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Wagen. Die Sendungen nach Wien-Donaukaibahnhof und Wien-Praterkai müssen dortselbst zum Umschlage gelangen. Die Sendungen nach Wien-Donaukaibahnhof müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in dieser Station zum Umschlage auf Schiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 343 b) 320	a) 310 b) 280	a) 33 b) 40	Im Kartierungswege		
					Wien-Donaukaibahnhof				a) 359 b) 332	a) 318 b) 288	a) 41 b) 44			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2536	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 7743/05	Netolitzer Lokalbahn	Güter der Klassen I, II und A	Budweis loko	Netolitz Stadt oder umgekehrt	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	40 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2537	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 20.309/04	Lokalbahnen Strakonitz-Březnitz-Rožmital und Blatna-Nepomuk	Güter der Stückgutklassen I und II und der Klasse A	Příbram	Rožmital oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Für Sendungen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	28 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2538	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.318/05	Lokalbahn Budweis-Salnau	Frachtgüter der Klassen a) II b) A c) C d) des Ausnahmetarifes III c	Gojau	Laibach (St.B.) Leoben (St.B.) und Leoben S.B. transit Leobersdorf Linz Mauthausen Passau Salzburg St. Valentin Simbach Wels oder umgekehrt	Frachtzahlung mindestens für a) In beliebigen Mengen. b) 5000 kg pro Wagen. c) und d) 10.000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der für die betreffenden Tarifklassen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller a) b) c) d) 524 346 — 320 332 220 110 166 304 202 104 154 140 96 62 78 120 82 56 68 236 160 88 126 256 172 92 134 130 90 60 74 246 166 90 130 160 110 68 90	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2539 V.B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 16.999/04		Frachtgüter der Klasse A	Wien-Hauptzollamt oder umgekehrt	Imst	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 341	Heller 334	Heller 7	Im Kartierungswege		
					Linz				148	142	6			
					Telfs				328	321	7			
			Frachtgüter des Ausnahmetarifes III a		Imst				486	477	9			
					Linz				203	197	6			
					Telfs				468	459	9			
			Frachtgüter des Ausnahmetarifes III b		Imst				449	440	9			
					Linz				191	185	6			
					Telfs				433	424	9			
			Frachtgüter des Ausnahmetarifes III c		Imst				317	309	8			
					Linz				141	135	6			
					Telfs				306	298	8			
2540 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 26.882/03	Lokalbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt und Marienbad-Karlsbad	Papierschlamm, Papierfangstoff und Zeugfangstoff	Hochofen	Lochowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	109	81	28	Im Kartierungswege		
2541 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 21.354/05	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Baumaterialien aller Art	Reichenberg	Gablonz-Brandl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Talsperre in Friedrichswald bestimmt sein und mittels Straßenfuhrwerkes von Gablonz-Brandl zur Abfuhr gelangen. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	11 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2542 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.871/04		Aluminium der Pos. A—31 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lend-Gastein	Bregenz Buchs Feldkirch St. Margrethen Wien	Aufgabe als Frachtgut a) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Diese Frachtsätze gelten für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Maßgabe der Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife unter A—IV des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, sowie der Bestimmungen im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A sub II A, 9	vom 1. Jänner 1906 bis auf **Widerruf**, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	ad a) Ausnahmetarif IIIa ad b) Ausnahmetarif IIIb	ad a) Klasse A ad b) Ausnahmetarif III c	Verschieden	Im Kartierungswege		
2543 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 20 903 04	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	Bier in Fässern	Winterberg	Čkyn	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 24	Heller 19	Heller 5	Im Kartierungswege		
					Wolin				39	27	12			
			Bierfässer, gebrauchte, leere, von obigen Transporten retourgehend	Čkyn	Winterberg				20	16	4			
				Wolin					31	22	9			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2544	V.-Bl. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Nusle-Modřan	Bier in Fässern	Branik-Hodkovička	Hrabovka transit Nusle-Vršovic Prag (St.B.) Smichow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 14 10 14 14	Verschieden	Im Kartierungswege		Die nach Prag (St.B.) bestimmten Biersendungen müssen vom Empfänger abgeladen und direkt vom Eisenbahnwagen abgeführt werden
			Bierfässer, gebrauchte, leere, von obigen Transporten retourgehend	Hrabovka transit Nusle-Vršovic Prag (St.B.) Smichow	Branik-Hodkovička	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung für das faktische Gewicht				14 10 14 14				
2545	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 29.936/04	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla-Ledeč-Kácow	Bier in Fässern	Bečwar	Ledeč	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	89	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Ledeč	Bečwar					64				
2546	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	Bier in Fässern	Stankau	Ronsperg	Aufgabe als Frachtgut mit nach Hostau adressierten Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 34	Heller 20	Heller 14	Im Kartierungswege		
			Bierfässer, gebrauchte, leere, von obigen Transporten retourgehend	Ronsperg	Stankau	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte			30	20	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2547 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-Z. 26.218/05		Blei der Pos. B—21 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Kosten	Komotau (St.B.) und Komotau (St.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	41	36	5	Im Kartierungswege		
			Bleiröhren, Bleikugeln, Bleischrot, Bleiwalzen, Bleiplomben, Stahlmantelbleigeschosse	Kosten	Bodenbach (St.B.) und Bodenbach (St.B.) transit				55	45	10			
					Komotau (St.B.) und Komotau (St.B.) transit				55	36	19			
2548 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 54.150/05		Dünger (Stall- und Straßendünger) aus der Pos. D—11 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	a) Prag (St.B.) b) Smichow	Branik-Hodkovička	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 23; b) —	a) 12; b) —	a) 11; b) —	Im Kartierungswege		
					Dušnik				a) 19; b) 15	a) 12; b) 10	a) 7; b) 5			
					Herrendorf-Středokluk				a) 23; b) 19	a) 16; b) 14	a) 7; b) 5			
					Hořelitz				a) 19; b) 15	a) 14; b) 12	a) 5; b) 3			
					Hostivař				a) 12; b) —	a) 8; b) —	a) 4; b) —			
					Litovitz				a) 19; b) 19	a) 14; b) 12	a) 5; b) 7			
					Nautonitz				a) 23; b) 23	a) 18; b) 16	a) 5; b) 7			
					Ouřinoves				a) 15; b) —	a) 10; b) —	a) 5; b) —			
					Radotin				a) —; b) 12	a) —; b) 8	a) —; b) 4			
					Řepora				a) 15; b) 15	a) 10; b) 8	a) 5; b) 7			
					Říčan				a) 19; b) —	a) 12; b) —	a) 7; b) —			
					Swoleňowes				a) —; b) 28	a) —; b) 18	a) —; b) 10			
2549 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 12.833/05		Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D—11 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Sebenico	Castelvecchio	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	34	13	21	Im Kartierungswege		
					Dernis				34	12	22			
					Knin				42	17	25			
				Spalato	Castelvecchio				19	8	11			
					Dernis				44	19	25			
					Knin				52	24	28			

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2550	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 44.820/04	Lokalbahn Triest-Parenzo	Frachtgüter der 1. Stückgutklasse 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse	Triest-St. Andrae loko oder transit	Capodistria Dekani	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller 1.: 40*) — 2.: 36*) 36 — 30	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Bei Sendungen Triest-St. Andrae transit inkl. Umladegebühr.
			Frachtgüter der 1. Stückgutklasse 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse 3. ermäßigten Wagenladungsklasse a		Isola					1.: 40*) — 2. und 3.: 36*)				
			Frachtgüter der 1. Stückgutklasse 2. gewöhnlichen Wagenladungsklasse a 3. ermäßigten Wagenladungsklasse b 4. „ „ c 5. „ „		Bagni S. Stefano-Levade Buje Grisignana S. Lucia-Portorose Visinada					1. — 2., 3., 4. 110 — 60 110 — 60 110 — 60 40*) — 36*) 126 — 70				
				oder umgekehrt	Montona Parenzo S. Domenica Visignano					1. — 2.,3.,4.,5. 126 — 60 126 — 70 126 — 70 126 — 70				
			Fässer, neue, leere, und Holz, inländisches, aller Art	Bagni S. Stefano-Levade	Buje Capodistria Isola Parenzo S. Lucia-Portorose Sicciole	1. Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Wagen. 2. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen				1. der normale Frachtsatz der ermäßigten Wagenladungsklasse b 2. der normale Frachtsatz der ermäßigten Wagenladungsklasse c				**) Gilt nur für Sendungen, welche aus dem Freihafengebiete stammen, in Triest (k.k.St.B.) zur Loko-Aufgabe gelangen und für eine Station der Lokalbahn Triest-Parenzo bestimmt sind.
			Heu, gepreßt	oder umgekehrt	Parenzo	Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Wagen				40				
			Wein in Fässern	Bagni S. Stefano-Levade Montona oder umgekehrt	Parenzo	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen				30				
			Frachtgüter aller Art	Triest (k.k.St.B.)	Triest-St. Andrae	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen**)				8 (Umladegebühr in Triest-St. Andrae trs. inbegriffen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2551	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.170/04	**Frachtgüter aller Art**	E g e r	**Nußdorf oder Wien II (K.F.J.B.)**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen.**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**358 Heller**	**300 Heller**	**58 Heller**	**Im Kartierungswege**		
			Frachtgüter aller Art, bestehend aus: Eisenwaren der Pos. E—6 und 5 c) und d) | Hohlglaswaren der Pos. H—15 b), Schiefergriffel (Schieferstifte) der Pos. S—18, Schiefertafeln mit oder ohne Rahmen (Rechentafeln) der Pos. S—18 | **Porzellan, in Kisten verpackt, Porzellan, in Steigen, Körben und Fässern, Klicker (Krimmer, Knicker, Glasschusser, Schusser, Märbel) der Pos. S—18, Mineralwasser der Pos. M—26** — **der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**		**a) Wien-Praterkai b) Wien-Donaukaibahnhof**	Die Sendungen nach Wien-Praterkai und Wien-Donaukaibahnhof müssen in diesen Stationen zum Umschlage gelangen. Die Sendungen nach Wien-Donaukaibahnhof müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in dieser Station zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen			**Verschieden**	**ad a) 225 Heller ad b) 233 Heller**	**Verschieden**			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2552	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905		Bleche aus Pos. E—6 b)	Kohleben	Mürzzuschlag	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif		8		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen von dem Industriegeleise in Kohleben stammen oder auf dasselbe übergehen. In den Frachtsätzen sind die vertragsmäßigen Wagenbeistellungsgebühren nicht inbegriffen
			Holz der Pos. H—17 a) und H—18 a)	Mürzzuschlag	Kohleben					8				
				Neuberg	Kohleben				15	10	5			
			Schnittholz der Pos. H—17 c) und Schwarten, beim Schneiden des Holzes abfallend, der Pos. H—18 e)	Kohleben	Mürzzuschlag				Besteht keiner	8				
			Holzsägespäne aus Pos. H—27 b	Kohleben	Mürzzuschlag					8				
			Roheisen der Pos. E—7	Mürzzuschlag	Kohleben					8				
			Blechabfälle aus Pos. E—10	Mürzzuschlag	Kohleben					8				
				oder umgekehrt										
			Kohle, mineralische, aus Pos. K—29	Mürzzuschlag	Kohleben					8				
			der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2553	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Eisen und Stahl der Pos. E—6, Eisenstahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 c) und d) und Schnittholz der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Neuberg	Mürzzuschlag	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Absender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Südbahn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 4	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Schnittholz der Pos. H—17 c) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Ettendorf	Unter-Drauburg					4				
				Lavamünd						3				
				St. Andrä						9				
				St. Paul						7				
				St. Stefan						11				
				Wolfsberg						12				
2554	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	Güter der Klasse	Neubistritz	Wien II (K.F.J.B.)	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
			I						334	301	33			
			II						284	262	22			
				oder umgekehrt										
			Schafwolle	Wien-Donaukaibahnhof	Neubistritz	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			278	262	16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2555 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahnen Plan-Tachau und Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—19 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Bischofteinitz	Staab	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 25	Heller 16	Heller 9	Im Kartierungswege		
				Ronsperg	Staab				31	27	4			
			Glas der Pos. G—10	Stankau	Ronsperg	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte			39	25	14			
			Spiegelglas	Ronsperg	Stankau				43	25	18			
2556 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Unterkrainer Bahn	a) Stückgüter aller Art (exkl. sperrige Güter) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Laibach transit (für via Steinbrück rollende Güter)	Strascha, mit der Bestimmung nach Tschernembl und Semic	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Kl. I 142	104	38	Im Kartierungswege		
									Kl. II 109	104	5			
						und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			Kl. I 142	92	50			
									Kl. II 109	92	17			
			b) Eisen und Eisenwaren der Pos. E—6 und E—5 c) und d)			5000 kg			75	66	9			
			c) Zement (auch hydraulischen Kalk) der Pos. Z—1	oder umgekehrt		10.000 kg. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			58	54	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2557	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	**Mineralwasser der Pos. M—26 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	**Levico**	**Trient**	**Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Heller** 56	**Heller** 48	**Heller** 8	**Im Kartierungswege**		**Für sperrige Güter erfolgt die Berechnung unter Erhöhung des wirklichen Gewichtes um 50 Prozent.**
		Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	**Flaschen, leere, der Pos. H—15; Flaschenkapseln aus Pos. M—22; Holzkisten, ordinäre, neue, der Pos. H—30; Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh der Pos. F—17; Stroh aus der Pos. H—11 *); Kisten der Pos. K—22 } der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation; Korkstöpsel**	**Trient**	**Levico**				**Verschieden**	48	**Verschieden**			***) Mit der ausdrücklichen Bestimmung zur Verpackung der Flaschen**
2558	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 13.617/04	**Schleifholz der Pos. H—18, g)** der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	**Arnoldstein**	**Hermagor**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Verschieden**	28	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
		Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor		**Nötsch am Dobratsch**						21				
				St. Stefan-Vorderberg						17				
			Holzzellstoff und Strohzellstoff (Zellulose), feucht, der Pos. H—32, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Hermagor	Arnoldstein				45	39	6			
			Kohle, mineralische	**Arnoldstein**	**Hermagor**	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906		**310 Heller pro Tonne**	**230 Heller pro Tonne**	**80 Heller pro Tonne**			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2559	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 39.364/04	Kremstalbahn	Eisenbahn-Oberbaumaterialien und Brückenbestandteile	Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen	Stationen der Linien Linz—Klaus-Steyerling und Unter-Rohr—Bad Hall	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für den Umbau und die Rekonstruktion der in der Rubrik 5 (nach) angeführten Linien bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km mit einem Minimalfrachtsatze von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
2560	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Eisenbahnschwellen, Oberbau- und Brückenhölzer	allen Stationen der im Hefte I des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, und Abschnitt A aufgeführten Linien	Bilin	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den normalen Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 1 unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
2561	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Eisenbahnfahrzeuge Bestandteile von Eisenbahnfahrzeugen	Rokitzan transit oder umgekehrt	Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Der Transport hat für Rechnung der Böhmischen Commercialbahnen zu erfolgen und hat auf den Frachtbriefen eine Dienststelle dieser Bahnen als Absenderin, bezw. als Empfängerin zu erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	23 Heller Die nach der Gebührenberechnungstabelle entfallenden Frachtsätze abzüglich 50 Prozent	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2562	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 16.551/03	Monfalcone-Cervignano	Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	Monfalcone	Cervignano-Reichsgrenze	Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht. Die Transporte müssen für Regiezwecke der „Societa Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane“ bestimmt sein und unter deren Adresse zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif der Eisenbahn Monfalcone-Cervignano		13 Heller		Im Kartierungswege		
2563	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 16.651/04		Tenderlokomotiven beim Eisenbahntransporte, auf eigenen Rädern laufend	Hrabovka transit oder umgekehrt	Laun	Aufgabe als Frachtgut. Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für Regiezwecke der Lokalbahn Chrudim-Holitz bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	65 Heller	26 Heller	39 Heller	Im Kartierungswege		
2564	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Porzellanerde, geschlemmte (Chinaclay, Kaolin), aus Pos. E—17b) Schamotteziegel aus Pos. Z—5 Schamottemörtel aus Pos. S—14 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Stadt Weidenau	a) Jägerndorf b) Troppau (St.B.) oder Troppau (K.F.N.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller a) 59·5 b) 71·5 a) 59·5 b) 71·5 a) 57	Heller 50 63 56 69 55	Heller 9·5 8·5 3·5 2·5 2	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2565	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 56.946/04		Granitsand, unverpackt, in offen gebauten Wagen verladen	Stranćic		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Hrabovka transit				14	10	4			
					Prag (St.B.)				12	10	2			
					Smichow				12	10	2			
2566	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 1881/05		Sand der Pos. E—17 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Füllstein		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden		Verschieden	Im Kartierungswege		
					Endersdorf					26				
					Groß-Stohl					26				
					Groß-Wisternitz					37				
					Hohenstadt					48				
					Klein-Mohrau-Karlsdorf					35				
					Nieder-Lindewiese					29				
					Olmütz (St.B.) transit					39				
					Römerstadt					29				
					Troppau (St.B.) loko Troppau (K.F.N.B.) transit					24				
					Ziegenhals transit					18				
					Zöptau					48				
2567	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 26.227/04	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Fleißen-Großloh	Wildstein	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
			Schlick aus Pos. R—17 b), 1. und 2						11	8	3			
			Sand aus Pos. S—17 a)						13	8	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2568 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 18.757/05	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	**Sand der Pos. E—17, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	**km 4·4 der Strecke Wels—Sattledt**	**Steinhaus bei Wels loko** **Steinhaus bei Wels transit** **Wels loko** **Wels Lokalb. loko** **Wels Lokalb. transit**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Besteht keiner**	**Heller** **6** **4** **5** **5** **1**		**Im Kartierungswege**		
2569 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	**Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt**	**Ton, lose, in offenen Wagen verladen, ferner Ziegel der Pos. Z—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	**Karlsbad Z.B.**	**Karlsbad K.J. transit**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**8 Heller**	**6 Heller**	**2 Heller**	**Im Kartierungswege**		
2570 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 59.324/04	Lokalbahn Görz-Haidenschaft	**Eisen und Stahl der Pos. E—6, E—5, c) und d), E—7, E—8, E—9 und E—10 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	Batuje	Görz **und umgekehrt**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** / **in jedem Gewichte.** **Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**27 Heller** **32 Heller**	**22 Heller** **27 Heller**	**5 Heller** **5 Heller**	**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2571 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 16.858/05	Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf	Eisen und Stahl etc. der Pos. E—6 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Reitenhau Zöptau	Wichstadtl-Lichtenau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Österr. Nordwestbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse einer Dienststelle der genannten Bahnverwaltung zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	60 Heller 44 Heller	50 Heller 30 Heller	10 Heller 14 Heller	Im Kartierungswege		
2572 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Kohlen, mineralische, der Pos. K—29 Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weißblechabfälle der Pos. E—10 und Eisen und Stahl der Pos. E—7 und 9 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Mürzzuschlag oder vice versa	Neuberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 15 15	Heller 12 12	Heller 3 3	im Kartierungswege		
2573 V.-B. Nr 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 21.238/04		Erze der Pos. E—19 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Dugopolje	Spalato	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	35 Heller	14 Heller	21 Heller	Im Kartierungswege		Für die Überführung zu den Rivabahngeleisen und die Benützung dieser Geleise wird keine Gebühr eingehoben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2574 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 25.804/04	Lokalbahnen Kolin-Čercan und Swĕtla-Ledeč-Káčow	Bierfässer, gebrauchte, leere	Ledeč	Smichow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für beliebige Mengen. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	86 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2575 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	Bierfässer, leer retourgehend	Bruch	Tschischkowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für beliebige Mengen. Instradierung via Obernitz. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	64 Heller	49 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		
2576 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 51.339/03	Lokalbahn Triest-Parenzo	Leere, gebrauchte Fässer	Triest-St. Andrae loko und transit *)	Bagni-S. Stefano-Levade, Buje, Grisignana	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	40 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Bei Sendungen von Triest-St. Andrae transit inkl. Umladegebühr
					Montona, Parenzo, S. Domenica, Visignano, Visinada					50 Heller				
2577 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 6743/04	Lokalbahn Triest-Parenzo	Frische Fische	Parenzo	Capodistria	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 260	Heller 126	Heller 134	Im Kartierungswege		
			Leer retourgehende Fischerkisten	Capodistria	Parenzo				260	126	134			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2578 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B. Z. 26.218/03		Farbholzextrakte	Rosenthal-Gruppen	Wien II (K.F.J.B.), Nußdorf	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	604	558	46	Im Kartierungswege		
			Farbhölzer aller Art, geraspelt, gemahlen oder zerkleinert	Rosenthal-Gruppen	Wien II (K.F.J.B.), Nußdorf	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg			435	400	35			
					Wien II (K.F.J.B.), Nußdorf	bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg 10.000 kg			289 269	270 232	19 37			
					Wien-Donaukaibahnhof, Wien-Praterkai	bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg 10.000 kg			Verschieden	278 240	Verschieden			
			Sumach (Schmack)	Wien-Donaukaibahnhof, Wien-Praterkai	Rosenthal-Gruppen	bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg 10.000 kg			Verschieden	278 240	Verschieden			
2579 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.649/04		Lithopone aus der Pos. F—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Salzburg	Teplitz-Waldthor	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 445 b) 412	a) 310 b) 288	a) 135 b) 124	Im Kartierungswege		
					Prag (St.B.)				a) 361 b) 336	a) 251 b) 235	a) 110 b) 101			
					Wien I (K.E.B.)				a) 301 b) 282	a) 209 b) 197	a) 92 b) 85			
2580 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 45.380/03	Wippachtalbahn	Baumwollgarne	Haidenschaft	Görz	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	50	38	12	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2581	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		**Schafwollgarne**	**Wien II (K.F.J.B.)**	**Eger**	**1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg** **2. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief.** **Ad 1. und 2. Anwendung der für die Klasse II, bezw. A bestehenden speziellen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**ad 1. Klasse I** **ad 2. Ausnahmetarif III a**	**ad 1. Klasse II** **ad 2. Klasse A**		**Im Kartierungswege**		
2582	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.691/04	Wippachtalbahn	**Getreide der Pos. G—7** der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	**Görz**	**Haidenschaft**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens** **10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein Mühlenetablissement in Haidenschaft adressiert sein und von diesem vermahlen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**33 Heller**	**24 Heller**	**9 Heller**	**Im Kartierungswege**		
			Mahlprodukte der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	**Haidenschaft**	**Görz**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens** 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. **Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen**			**42 Heller**	**24 Heller**	**18 Heller**			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2583	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 45.839/04	Getreide	Hotzenplotz	Endersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen (hinsichtlich der Lokalbahn Röwersdorf-Hotzenplotz für zwei Wagen). Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	55	46	9	Im Kartierungswege		
					Freiwaldau-Gräfenberg				59	52	7			
					Niklasdorf				54	43	11			
					Olmütz St.B.				84	82	2			
					Sandhübel-Saubsdorf				55	47	8			
					Zuckmantel				57	46	11			
2584	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03 Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Káčow	Mais	Wien-Lagerhaus	Radboř	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	209	174	35	Im Kartierungswege		
				Wien-Praterkai					209	174	35			
2585	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03 Valsuganabahn	Mais	Trient	Villazzano	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	16	13	3	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2586 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.649/04		Salz der Pos. S—7 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Innsbruck	Imst, mit der Bestimmung für den politischen Bezirk Reutte	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	Lokalgütertarif	60	32	28	**Im Kartierungswege**		
			Getreide der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation						38	32	6			
2587 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 21.293/05		Heu, gepreßt	Sinj	Spalato	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	Lokalgütertarif	34 Heller	30 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
2588 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 37.829/04		Schleifholz bis zu 2·5 m Länge	Brokersdorf	Bärn-Andersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen dürfen nur in Vollbahnwagen zum Transporte gelangen, welche jedoch nur nach Tunlichkeit beigestellt werden können. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif		8 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2589 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 16.508/04	Lokalbahn Triest-Parenzo	Brennholz	Bagni-S. Stefano-Levade	Triest-S. Andrae	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	92 Heller	37 Heller	55 Heller	Im Kartierungswege		
2590 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 46.035/04	Wippachtalbahn	Brennholz	Haidenschaft	Görz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	26 Heller	20 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
2591 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 28.303/05	Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	Brennholz aus der Pos. H—18 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Grigno	Trient	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	64 Heller	51 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2592 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Brennholz, als: Scheit- (Kloben-), Knüppel- (Prügel-), Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz aus der Pos. H—18, a) und b) Stamm- und Stangenholz der Pos. H—17, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Neustift-Quitosching Oberplan Salnau Schwarzbach-Stuben Stein-Irresdorf Stögenwald	Budweis loko und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen muß eine fürstlich Schwarzenbergsche Dienststelle als Absenderin erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 27·6 30 30 30 26·8 30	Verschieden	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Wagenbeistellungs-, bezw. Schleppbahngebühr in Salnau und Zámost nicht enthalten. Die Zugestehung dieser Tarifermäßigung erfolgt als Ausfluß der zwischen der Österreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft und der fürstlich Schwarzenbergschen Güterverwaltung anläßlich des Bahnbaues getroffenen Abmachungen
				Adolfsthal Gojau Goldenkron Krems-Mřič Krumau Neustift-Quitosching Oberplan Salnau Schwarzbach-Stuben Stein-Irresdorf Stögenwald	Zámost (Umschlag)					30 36 33·6 28·8 34 36 36 36 36 36 36				
2593 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 26.547/04	Ybbstalbahn	Blochholz	Lunz	Pöchlarn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen (hinsichtlich der Ybbstalbahn für zwei Wagen). Achsabfuhr in der Station Pöchlarn. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	59 Heller	52 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
2594 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.690/04	Ybbstalbahn	Bloch-, Lang- und Schleifholz	Pfaffenschlag	Kienberg-Gaming	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	25 Heller	17 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2595 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	Bretter aus Pos. H—17, c), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Ronsperg	Pilsen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 47	Heller 41	Heller 6	Im Kartierungswege		
2596 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Bretter	Grein (Bad Kreuzen)	Linz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	62	48	14	Im Kartierungswege		
2597 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Unterkrainer Bahnen	Holz der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Laibach (S.B.) transit	Gottschee	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	69	40	29	Im Kartierungswege		
2598 V.-B Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 6452/05	Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf	Holz der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Zöptau	Reitenbau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	35	17	18	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2599 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 12.915/04	Lokalbahn Swětla-Kácow und Kolin-Čerčan	Holz der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Ledeč	Prag (St.B.), Hrabovka transit, Smichow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	96 Heller	79 Heller	17 Heller	Im Kartierungswege		
2600 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Holz der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation		Hüttau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Bruck-Fusch					34	30	4			
				Liezen					43	40	3			
				Öblarn					34	30	4			
				Rottenmann					46	42	4			
				Selzthal					43	40	3			
				Stainach-Irdning					40	36	4			
				Trieben					49	46	3			
				Wald					55	52	3			
				Wörschach					40	36	4			
2601 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	Rund- und Schnittholz aus der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Pergine	Trient	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	28 Heller	20 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2602 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 27.781/04		Holz der Pos. H—17 a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Saifnitz-Luschariberg Uggowitz	Lußnitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten besorgen zu lassen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	20 14	15 12	5 2	Im Kartierungswege		
2603 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 57.257/04	Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	Stammholz aus der Pos. H—17 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Borgo	Trient	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	50	40	10	Im Kartierungswege		
2604 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 32.145/05	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Holz der Pos. H—17 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Sazau-Buda	Smichow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	45	43	2	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2605	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Stamm- und Stangenholz der Pos. H—17 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Oberplan Salnau Stögenwald	Krumau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	30 44 30	28 30 26	2 14 4	Im Kartierungswege		
				Oberplan Salnau Stögenwald	Budweis loko und transit				48 54 48	41 44 39	7 10 9			
			Brennholz, als: Scheit- (Kloben-), Knüppel- (Prügel-), Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz aus der Pos. H—18 a) und b)	Oberplan	Krumau				21	17	4			
				Salnau					24	18	6			
				Stögenwald					20	17	3			
			Holz der Pos. H—17, c)	Salnau	Budweis loko und transit				68	54	14			
2606	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 2109/04	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—17 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Unter-Rohr	Viechtwang	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	34	24	10	Im Kartierungswege	
					Wels					33	23	10		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2607 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	Holz der Pos. H—17 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Levico	Grigno	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	34	25	9	Im Kartierungswege		
2608 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Holz der Pos. H—17 a) und c) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Hausruck	Heiligenstadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	92	78	14	Im Kartierungswege		
					Hütteldorf-Hacking				85	74	11			
					Nußdorf				90	78	12			
					Penzing				87	74	13			
					Wien I (K.E.B.)				87	74	13			
					Wien II (K.F.J.B.)				92	78	14			
2609 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Holz der Pos. H—17 a) und H—18 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Reichenberg	Gablonz-Brandl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	26	21	5	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller		Heller		Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
2610	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B. Z. 22.649/04	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Schnittholz der Pos. H—17 c); Kistenwände und Satzkisten aus der Pos. H—17 e) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Grünau	a) Wels transit b) Unter-Rohr transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkt nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	38	39	34	25	4	14	Im Kartierungswege		
				Pettenbach					28	30	24	20	4	10			
				Steinbachbrücke					31	32	27	22	4	10			
				Viechtwang					33	34	29	23	4	11			
			Holzstäbe und Brettchen der Pos. H—18 f) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Grünau	a) Wels transit b) Unter-Rohr transit	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			36	37	32	25	4	12			
				Pettenbach					27	28	23	20	4	8			
				Steinbachbrücke					30	31	26	22	4	9			
				Viechtwang					31	33	27	23	4	10			
			Holzsägespäne aus Pos. H—27 b), Schwarten und Holzabfälle der Pos. H—18 e) } der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation; Schleifholz bis 6 m Länge, nur beim Bezuge durch inländische Zellulose- oder Holzstoff-Fabriken und daher an diese Fabriken adressiert	Grünau	Wels transit oder Unter-Rohr transit	10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			Verschieden		25		Verschieden				
				Pettenbach							20						
				Steinbachbrücke							22						
				Viechtwang							23						
			Brennholz aus Pos. H—17 a und H—18 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Grünau	Unter-Rohr transit						25						
				Pettenbach							20						
				Steinbachbrücke							22						
				Viechtwang							23						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
2611	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen B.-M.-Z. 45.839/04	Holz der Pos. H—17 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Garsten Groß-Raming Groß-Reifling Hieflau Klein-Reifling Landl Losenstein Reichraming Steyr Trattenbach Weißenbach-St. Gallen	Mauthausen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 25 37 46 49 40 49 30 34 20 30 43	Heller 20 32 38 46 32 40 24 24 15 24 36	Heller 5 5 8 3 8 9 6 10 5 6 7	Im Kartierungswege		
			Holz der Pos. H—17	Krumnußbaum oder Pöchlarn	Hernals				54	46	8			
					Wien I (K.E.B.)				46	38	8			
					Heiligenstadt Nußdorf Wien II (K.F.J.B.)				Verschieden	45	Verschieden			
									I / II Heller	I / II Heller	I / II Heller			
			I. Holz der Pos. H—17 a und H—17 c II. Holz der Pos. H—18 e	Frankenmarkt	a) Wien I (K.E.B.) b) Wien II (K.F.J.B.)				a) 87 — b) 92 —	70 — 74 —	17 — 18 —			
				Mauthausen					a) 68 60 b) 72 63	48 48 51 51	20 12 21 12			
				Vöcklamarkt					a) 87 — b) 92 —	68 — 72 —	19 — 20 —			
				Redl-Zipf					a) 85 — b) 92 —	66 — 70 —	19 — 22 —			
			I. Holz der Pos. H—17 c, 1. und 2., II. Holzsägespäne der Pos. H—27 b	Kammer					a) 99 68 b) 103 72	64 64 68 68	35 4 35 4			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2612 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		**a) Holz der Pos. H—17 (exkl. unbearbeitetes Stammholz), b) Holz der Pos. H—18 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation, ferner unbearbeitetes Stammholz bis 19 m Länge**		**Hrabovka transit Nusle-Vršovic Prag St.B. Smichow**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Verschieden**	**Heller** a) b)	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
				Budweis						54 48				
				Chlumec-Pilař						56 54				
				Erdweis						58 58				
				Freistadt in Oberösterreich						74 66				
				Gmünd						64 58				
				Gratzen						64 58				
				Lomnitz						55 50				
				Mauthausen						— 76				
				Planá a. d. Luschnitz						42 42				
				Schwarzenau						— 62				
				Schewětin						54 48				
				Soběslau						48 48				
				Suchenthal						56 56				
				Tabor						42 42				
				Weseli-Mezimosti						54 48				
				Wittingau						56 52				
				Zámost						54 48				
			Holz der Pos. H—17 (exkl. unbearbeitetes Stammholz) und Holz der Pos. H—20 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Mauthausen	**Nusle-Vršovic Prag St.B. Smichow**					76				
			Holz der Pos. H—17, H—18, e) und H—20 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation		Budweis					45				

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller I.	Heller II.	Heller I.	Heller II.	Heller I.	Heller II.			
2613 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 58.604/03		I. Holz der Pos. H—17, a) und H—17, c), II. Holz der Pos. H—18, e) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Garsten transit	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen. Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	70	62	54	54	16	8	Im Kartierungswege		
					Heiligenstadt oder Wien II (K.F.J.B.)				74	65	54	54	20	11			
					Krems				63	57	54	54	9	3			
2614 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Holz der Pos. H—17, 18 und 19 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Knin	Sebenico	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen in Knin mit der dort einmündenden Industriebahn angelangt und zur Verschiffung ab Spalato, bezw. Sebenico bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	46		36		10		Im Kartierungswege		Für Sendungen, welche in Spalato oder Sebenico mit Straßenfuhrwerk abgeführt oder mit der Bahn nach einer vorgelegenen Station zurückbefördert werden, wird nachträglich die Differenz gegenüber der normalen Fracht eingehoben
					Spalato				58		42		16				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2615	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen**	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—17 a (exkl. Langholz, zu dessen Beförderung mehr als ein Wagen erforderlich ist), Holz der Pos. H—17 c und H—18 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Stationen der Strecke Grünau—Voitsdorf (inkl.)	Wien I (K.E.B.) und Penzing	**Auflieferung eines Minimalquantums von 600 Tonnen (à 1000 kg) von einem Absender nach jeder einzelnen der nebenstehend bezeichneten Bestimmungsstationen.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit Straßenfuhrwerk von den Bahnhöfen Heiligenstadt, Klosterneuburg-Weidling, Nußdorf, Penzing, St. Andrä-Wördern, Tulln, Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.) abgestreift werden	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 66	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende Februar 1907 erliegen müssen	
					Heiligenstadt, Klosterneuburg-Weidling, Nußdorf, St. Andrä-Wördern, Tulln und Wien II (K.F.J.B.)					70				
			Holz der Pos. H—17 a, H—17 c und H—18 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation		Wien I (K.E.B.) und Penzing					74		Im Kartierungswege		
					Heiligenstadt, Klosterneuburg-Weidling, Nußdorf, St. Andrä-Wördern, Tulln und Wien II (K.F.J.B.)					78				
2616	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z 26.218/03	Lokalbahnen Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg	Holz aus der Pos. H—18 (mit Ausnahme von Brennholz) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Hartberg	Fehring-Landesgrenze transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	57 Heller	40 Heller	17 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2617	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Görz-Haidenschaft (Wippachtalbahn)	**Holz der Pos. H—17, lit. a), c) und e) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	**Haidenschaft, Heiligenkreuz-Cesta**	**Görz**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Verschieden**	**a) 28 Heller b) 22 "**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		
2618	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 45.676/03	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	**Holz der Pos. H—18, a) bis h) exkl. H—18, d), Holz der Pos. H—19, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	Grünthal	**Gablonz a. N.**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	Heller 37	Heller 21	Heller 16	Im Kartierungswege		
					Reichenberg				45	26	19			
2619	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailtalbahn)	**Schleifholz der Pos. H—18, lit. g) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation a) bis zu 2·5 m Länge**	**Görtschach-Förolach**	**Hermagor**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens bis 31. Dezember 1906	**Lokalgütertarif**	13	**ad a)** 12	1	Im Kartierungswege		
			b) über 2·5 m Länge						19	**ad b)** 12	7			
			Stammholz der Pos. H—17, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation		**St. Stefan-Vorderberg**				16	12	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller ad a)	ad b)				
2620	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Budweis-Salnau	Holz der Pos. H—18 a) und b) (der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation)	Adolfsthal	a) Prag (St.B.), Smichow transit oder Hrabovka transit b) Smichow loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen muß eine fürstlich Schwarzenbergsche Dienststelle als Absenderin erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	54	58	Verschieden	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Wagenbeistellungs-, bezw. Schleppbahngebühr in Salnau nicht enthalten. Die Zugestehung dieser Tarifermäßigung erfolgt als Ausfluß der zwischen der Österreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft und der fürstlich Schwarzenbergschen Güterverwaltung anläßlich des Bahnbaues getroffenen Abmachungen
				Gojau						60·4	64·4				
				Goldenkron						56·4	60·4				
				Krems-Mřič						53·2	57·2				
				Krumau						58·4	20·4				
				Neustift-Quitosching						64	68				
				Oberplan						64	68				
				Salnau						64	68				
				Schwarzbach-Stuben						64	68				
				Stein-Irresdorf						64	68				
				Stögenwald						64	68				
			Stamm- und Stangenholz, bis 19 m lang, aus der Pos. H—17 a) und Schnittholz der Pos. H—17 c)	Adolfsthal						60	64				
				Gojau						69·6	73 6				
				Goldenkron						63·6	67·6				
				Krems-Mřič						58·8	62·8				
				Krumau						64	68				
				Neustift-Quitosching						76	80				
				Oberplan						76	80				
				Salnau						76	80				
				Schwarzbach-Stuben						76	80				
				Stein-Irresdorf						76	80				
				Stögenwald						76	80				
			Holz der Pos. H—18 c) und e) bis h), dann Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—19 a)	Adolfsthal						54	58				
				Gojau						60·4	64·4				
				Goldenkron						56·4	60·4				
				Krems-Mřič						53·2	57·2				
				Krumau						58·4	62·4				
				Neustift-Quitosching						67·6	71·6				
				Oberplan						73·2	77·2				
				Salnau						76	80				
				Schwarzbach-Stuben						70·8	74·8				
				Stein-Irresdorf						66·8	70·8				
				Stögenwald						72	76				
			Holz der Pos. H—17 a), d) und e), Besen der Pos. B—11 a	Adolfsthal						66	70				
				Gojau						78·8	82·8				
				Goldenkron						70	74				
				Krems-Mřič						64·4	68·4				
				Krumau						70	74				
				Neustift-Quitosching						93·2	97 2				
				Oberplan						104·4	108·4				
				Salnau						110	114				
				Schwarzbach-Stuben						99·6	103·6				
				Stein-Irresdorf						91·6	95·6				
				Stögenwald						102	106				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg					
				von	nach					pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2621	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 16.843/05	Lokalbahn Hinter-Treban—Lochowitz	Schleifholz bis zu 6 m Länge der Pos. H—18, g) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Hostomitz	Lochowitz transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen an eine Zellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik adressiert sein. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	14	9	5	Im Kartierungswege		
			Holz der Pos. H—17 a) und H—19 b) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			16	13	3			
2622	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 34.353/05	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg	Schleifholz der Pos. H—18, g) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation: a) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser, b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser	Preblau-Sauerbrunn	Frantschach-St. Gertraud	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, welche auf eine im Bestellungsbezirke der Station Frantschach-St. Gertraud gelegene Zellulose- oder Holzstoff-Fabrik als Empfängerin lauten. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	11	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Reichenfels-St. Peter						15				
				St. Leonhard						13				
				Taxwirt						15				
				Twimberg						11				
				Wiesenau						12				
2623	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 35.479/05	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	Schleifholz der Pos. H—18 g) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Vöcklabruck	Lenzing (Frachtenhaltestelle)	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse der Firma Emil Hamburger in Lenzing. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	12	10	2	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller	Heller	Heller			
2624	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 9533/01	Pinzgauer Lokalbahnen (Zell am See-Krimml)	Scheitholz, Spreiselholz und Holzkohlen	Krimml	Zell am See	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	40	20	20	Im Kartierungswege		Die Umladegebühr in Zell am See von 3 Heller für 100 kg ist in diesen Frachtsätzen nicht inbegriffen
				Mittersill					25	12	13			
				Niedersill					17	9	8			
				Stuhlfelden					23	12	11			
				Wald im Pinzgau					37	19	20			
2625	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26 218/03	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	Holz des Spezialtarifes 2	Eleonorenhain	Strakonitz loko und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	70	59	11	Im Kartierungswege		
2626	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Holz des Spezialtarifes 2	Hennersdorf	Wichstadtl-Lichtenau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	74	62	12	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2627 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahnen: Strakonitz-Winterberg-Wallern Wodňan-Prachatitz-Wallern Wodňan-Moldauthein	Holz des Spezialtarifes 2	Chrobold	a) Wodňan-Čičenic transit b) Moldauthein oder Zámost	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Verschieden	Heller a) 30, b) 43	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Eleonorenhain						a) 46, b) 63				
				Oberhaid						a) 34, b) 45				
				Prachatitz						a) 23, b) 40				
				Säumerbrücke						a) 44, b) 56				
				Wallern						a) 41, b) 56				
2628 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 45.676/03	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C	Georgenthal-Albrechtsdorf, Josefsthal-Maxdorf	Gablonz a. N.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 22	Heller 17	Heller 5	Im Kartierungswege		
					Gablonz-Brandl				23	18	5			
					Maffersdorf				29	24	5			
					Maffersdorf Fabrik				29	24	5			
					Neudorf a. N.				22	17	5			
					Proschwitz				27	22	5			
					Reichenberg				33	28	5			
2629 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	a) Holz des Spezialtarifes 2 b) Holz des Ausnahmetarifes 1	Bärenloch	Strakonitz loko und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad b) mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 46, b) 35	a) 32, b) 29	a) 14, b) 6	Im Kartierungswege		
				Freiung i. B.					a) 50, b) 37	a) 33, b) 31	a) 17, b) 6			
				Kubohütten					a) 56, b) —	a) 45, b) —	a) 11, b) —			
				Schattawa (L.St.)					a) 66, b) 50	a) 45, b) 42	a) 21, b) 8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2630	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern Wodňan-Prachatitz-Wallern	Holz des Ausnahmetarifes I	Chrobold	Wodňan-Čičenic transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	33	28	5	Im Kartierungswege		
				Eleonorenhain					54	43	11			
				Oberhaid					39	32	7			
				Prachatitz					25	22	3			
				Säumerbrücke					51	41	10			
				Wallern					47	38	9			
2631	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 54.105/04	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Spreißel-, Bund- und Brennholz	Viechtwang	Wels	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und mit an eine Dienststelle derselben adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	31	23	8	Im Kartierungswege		
2632	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 13.075/05	Lokalbahn Triest-Parenzo	Holz für Schiffsbauzwecke	Bagni S. Stefano-Levade oder Montona	Triest-St. Andrae oder Capodistria	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	40	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Montona	Parenzo					25				
2633	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Unterkrainer Bahnen	Holzkohle der Pos. H—25 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Gottschee	Hüttenberg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	82	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Großlack						75				
				Reifnitz						78				
				Strascha-Töplitz						84				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2634	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 5223/04	Holzmehl aus der Pos. H—27 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Im allgemeinen: Garsten oder Radstadt	den in den Abschnitt A des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1, fallenden Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen auf Entfernungen von 31 km bis 600 km	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif, bezw. Österreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband und Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband	der Klasse C der Gebührenberechnungstabelle des Heftes 1, Abschnitt A	Laut nachstehender Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Im besonderen: a) Garsten b) Radstadt	Bregenz transit				Verschieden	Heller a) 119 b) 88	Verschieden			
					Buchs transit					a) 115 b) 85				
					Eger transit					a) 79 b) 107				
					Johanngeorgenstadt transit					a) 139 b) 168				
					Lindau transit					a) 119 b) .				
					Passau transit					a) 39 b) 52				
					Pontafel transit					a) 97 b) 90				
					Salzburg transit					a) . b) 23				
					St. Margrethen transit					a) 120 b) 88				
					Simbach transit					a) 41 b) 37				
					Triest-St. Andrä					a) 117 b) 111				
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Wien K.F.N.B. transit					a) 69 b) 98	Verschieden			
					Wien St.E.G. transit					a) 69 b) 98				
		Lokalbahnen Marienbad-Karlsbad und Karlsbad-Johanngeorgenstadt			Neudek					a) 123				

Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg	Kilometer	Frachtsatz in Heller für 100 kg
1—10	normal	81—90	31	191—200	58	301—310	83	401—410	103	501—510	123
11—20	normal	91—100	34	201—210	60	311—320	84	411—420	104	511—520	124
21—30	normal	101—110	36	211—220	63	321—330	86	421—430	106	521—530	126
		111—120	39	221—230	65	331—340	89	431—440	109	531—540	129
		121—130	41	231—240	66	341—350	90	441—450	110	541—550	130
		131—140	44	241—250	69	351—360	93	451—460	113	551—560	133
31—40	24	141—150	46	251—260	71	361—370	94	461—470	114	561—570	134
41—50	24	151—160	49	261—270	74	371—380	96	471—480	116	571—580	136
51—60	24	161—170	51	271—280	76	381—390	99	481—490	119	581—590	139
61—70	26	171—180	54	281—290	78	391—400	100	491—500	120	591—600	140
71—80	29	181—190	55	291—300	80						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2635	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Holzsägespäne aus Pos. H—27 b) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Rottenmann	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	85 Heller	57 Heller	28 Heller	Im Kartierungswege		
2636	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 55.590/04	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Holzstoff der Pos. H—28 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Grein (Bad Kreuzen)	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	104·5 Heller	87 Heller	17·5 Heller	Im Kartierungswege		
2637	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	Holzstoff	Sittowa-Haje	Rochlitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	24 Heller	12 Heller	12 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2638 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	**Lokalbahn Unter-Drauburg—Wöllan**	**Holzwolle (Holzfasern) der Pos. H—31 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	**St. Gertraud**	**Unter-Drauburg**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	Lokalgütertarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
2639 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		**Holzwolle der Pos. H—31 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	**Waidhofen a. d. Ybbs transit**	**Wien I (K.E.B.)**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen.** **Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.** **Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	Lokalgütertarif	110	80	30	Im Kartierungswege		
2640 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** R.-M.-Z. 40.969/04		Kalk, gebrannter, der Pos. K—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Beraun	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	90 Heller	83 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2641 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	Kalk, gebrannt	Hrabačow	Hradsko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	24	18	6	Im Kartierungswege		
					Jablonetz a. Iser				28	21	7			
					Přiwlak-Ponikla				17	13	4			
					Rochlitz				30	23	7			
					Sittowa-Haje				15	11	4			
					Starkenbach loko				18	14	4			
					Starkenbach Stadt				13	10	3			
2642 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 41.132 03	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Káčow und Swětla-Ledeč-Káčow	Kalk, gebrannt	Sedlischt	Kolin L.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	38	35	3	Im Kartierungswege		
2643 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 11.314/04		Kalk, gebrannter, auch zum Düngen	Setzdorf	Hotzenplotz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	53	47	6	Im Kartierungswege		
					Füllstein				51	47	4			
					Roßwald				48	47	1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2644 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 41.084/05		Kalk, gebrannt, auch zum Düngen, der Pos. K—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Kosten	Komotau (St.B.)	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen ist von der Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	28 Heller	23 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		
2645 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 15.398/05	Lokalbahnen Kolin-Čercan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow und Swětla-Ledeč-Kácow	Kohle, mineralische	Brüx (k.k.St.B.)	Zruč	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Lokalbahn Kuttenberg-Zruč bestimmt und an eine hierseitige Dienststelle adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif		45 Heller		Im Kartierungswege		
2646 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 16.759/05		Kohle	Siverič und Dernis	Sebenico oder Spalato	Auflieferung in ganzen Wagenladungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Gebühr von 1 Heller pro 100 kg, bezw. 1 Krone pro Wagen laut der besonderen Bestimmungen für die Stationen Sebenico und Spalato im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der k. k. österr. Staatsbahnen, Abschnitt A IX	Für die Überführung zu den Rivabahngeleisen in Sebenico und Spalato und die Benützung dieser Geleise wird keine Gebühr eingehoben		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2647	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Eisenbahnen Marienbad-Karlsbad und Karlsbad-Johanngeorgenstadt, ferner der Lokalbahnen Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protowitz (Luditz) - Buchau, Rakonitz-Mlatz, Strakonitz - Winterberg-Wallern und Wodňan-Prachatitz-Wallern	Kohlenlösche	auf den Linien der in der Rubrik 3 dieser Veröffentlichung genannten Bahnen		Die Kohlenlösche muß vom Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. vom Betriebe der weiters genannten Bahnen herstammen, als Frachtgut zur Aufgabe gelangen, und muß die Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens entrichtet werden. Das Auf- und Abladen hat die die Kohlenlösche beziehende Partei auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	2 Heller für 1000 kg und 1 km, mindestens 80 Heller für 1000 kg	Verschieden	Im Kartierungswege		
2648	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 19.876/05	Lokalbahn Kolin-Čerčan	Kohlenlösche	Čerčan-Pišely	Radboř	Die Kohlenlösche muß vom Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer im Staatsbetriebe stehenden Privatbahn stammen. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die die Kohlenlösche beziehende Partei auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 46	Heller 16	Heller 30	Im Kartierungswege		
					Bečwar				41	16	25			
2649	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 47.578/04	Lokalbahn Obernitz-Seditz-Tschischkowitz	Kohlenlösche	Obernitz	Liebshausen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Gilt nur für Kohlenlösche, welche von den k. k. österr Staatsbahnen an Parteien abgegeben wird	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	pro Tonne (1000 kg) 170	100	70	Im Kartierungswege		
					Podseditz				250	120	130			
					Trebnitz				290	140	150			
					Třiblitz				220	110	110			
				Brüx (St.B.) oder Laun	Liebshausen				250	150	100			
					Podseditz				330	170	160			
					Trebnitz				370	190	180			
					Přiblitz				300	160	140			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2650 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 926/05		Dolomitschlamm, unbearbeitet, wenn unverpackt	Anzenau	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	94	79	15	Im Kartierungswege		
				Mitter-weißenbach					92	78	14			
				Steeg					96	81	15			
				Mitter-weißenbach	Wien S.B. (Matzleinsdorf)				100	86	14			
				Steeg					104	89	15			
2651 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Lebensmittel aller Art	Stationen der Istrianer Staatsbahn: Herpelje-Kozina, Canfanaro	Stationen der Dalmatiner Staatsbahn: Perković-Slivno, Knin	Aufgabe als Eilgut oder als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen hat die Bahnhof-Restauration in Herpelje-Kozina, Canfanaro, Perković-Slivno, Knin als Empfänger zu erscheinen, und müssen auch die Sendungen zur Gänze bei dem Betriebe der Bahnhof-Restauration Verwendung finden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den jeweils nach der Gebührenberechnungstabelle im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, Ziffer VII, entfallenden Frachtsätzen bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und unter Wahrung eines Frachtsatzes von 8 h für 100 kg und der tarifmäßigen Minimal-Frachtgebühren		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2652	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Mauthausen-Grein	Lohe der Pos. L—12 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Grein (Bad Kreuzen)	Passau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	82·5 Heller	75 Heller	7·5 Heller	Im Kartierungswege		
2653	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M 4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Innsbruck	Imst mit der Bestimmung für den politischen Bezirk Reutte	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	38 Heller	32 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
2654	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs und der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	Mahlprodukte der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Raabs	Neubistritz	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	166 Heller	116 Heller	50 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2655	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Mehl	Bransdorf	Jauernig	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	113	97	16	Im Kartierungswege		
			Mehl	Jägerndorf	Jauernig				106	83	23			
			Güter des Spezialtarifes 1	Bransdorf	Jauernig	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			79	74	5			
			Güter des Spezialtarifes 1	Jägerndorf	Jauernig				74	69	5			
			Getreide der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Olbersdorf	Jauernig				68	63	5			
2656	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 47.287/04	Lokalbahn Absdorf-Stockerau	Milch als Eilgut	Gaisruck	Wien II (K.F.J.B.)	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	80	63	17	Im Kartierungswege		
				Milch als Eilgut	Hausleiten	Wien II (K.F.J.B.)				83	70	13			
				Leer retourgehendes Milchgeschirr als Eilgut	Wien II (K.F.J.B.)	Gaisruck				70	55	15			
				Leer retourgehendes Milchgeschirr als Eilgut	Wien II (K.F.J.B.)	Hausleiten				73	61	12			
2657	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Schwefelsäure und Salzsäure aus der Pos. S—3 b), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Kasnau	Wien II (K.F.J.B.) oder Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	172	144	28	Im Kartierungswege		Nebenstehende Frachtsätze gelten auch bei Zusammenladung von Schwefelsäure und Salzsäure in einem Wagen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2658 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 19.021/05		Zeitungspakete, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Prag (St.B.) **oder umgekehrt**	Wien II (K.F.J.B.)	1. Aufgabe als Eilgut zur Beförderung mittels Schnellzuges. 2. Jedes Zeitungspaket muß in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, aufgeliefert werden. Jedes Paket muß auf der Vorderseite und auf der Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders; den Vermerk „Zeitungspaket“; die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag, bezw. in Wien zu vereinbaren. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adreßstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	1680 Heller	999 Heller	681 Heller	Im Kartierungswege		Die mindeste für eine Sendung einzuhebende Transportgebühr beträgt 60 Heller. **Außerdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäckstempelgebühr von 10 Heller berechnet**

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller		Heller		Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
2659 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 3842/03		Fabrikssalz aus der Pos. S—7, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	a) Ebensee b) Hallein	Atzenbrugg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen wird durch die Eisenbahn bewirkt	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	170	—	164	—	6	—	Im Kartierungswege		
					Eger				268	293	224	269	44	24			
					Eisenstein				247	272	210	255	37	17			
					Greifenstein-Altenberg				188	—	164	—	24	—			
					Hadersdorf-Weidlingau				182	—	164	—	18	—			
					Heiligenstadt				194	—	164	—	30	—			
					Hütteldorf-Hacking				182	—	164	—	18	—			
					Judenau				176	—	164	—	12	—			
					Klein-Schwechat				202	—	178	—	24	—			
					Klosterneuburg-Weidling				194	—	164	—	30	—			
					Krems				170	—	164	—	6	—			
					Kritzendorf				188	—	164	—	24	—			
					Michelhausen				170	—	164	—	6	—			
					Nußdorf				194	—	164	—	30	—			
					Ober-Laa				198	—	178	—	20	—			
					Penzing				182	—	164	—	18	—			
					Purkersdorf				176	—	164	—	12	—			
					Rekawinkel				170	—	164	—	6	—			
					St. Andrä-Wördern				182	—	164	—	18	—			
					Sandau				260	—	246	—	14	—			
					Spitzberg				243	—	232		11	—			
					Taus				239	—	236		3	—			
					Tulln				176	—	164		12	—			
					Tullnerbach-Preßbaum				176	—	164	—	12	—			
					Wien I (K.E.B.)				188	—	164	—	24	—			
					Wien II (K.F.J.B.)				200	226	164	222	36	4			
					Wien-Donaukai-bahnhof				202	230	164	222	38	8			
					Wien-Lagerhaus				202	230	164	222	38	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2660	k. k. österr. Staatsbahnen	T.-A.-B.-Z. 3842/03	Salz, und zwar: Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Lecksteine, aus der Pos. 8—7, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Aussee		Das Auf- und Abladen der Transporte wird durch die Eisenbahn bewirkt	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Arnoldstein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				234				
					Brückl					186				
					Eberstein					190				
					Feldkirchen					204				
					Friesach					164				
					Glandorf					186				
					Hirt					168				
					Judenburg					134				
					Klagenfurt					198				
					Knittelfeld					134				
					Laibach					290				
					Launsdorf					186				
					Mösel					198				
					Neumarkt in Steiermark					154				
					Scheifling					144				
					St. Georgen a. d. Mur					134				
					St. Lambrecht					150				
					St. Veit a. d. Glan					188				
					Tarvis					238				
					Thalheim					134				
					Thörl-Maglern					234				
					Traibach-Althofen					172				
					Unzmarkt					138				
					Villach					222				
					Zeltweg					134				
					Arnoldstein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				178				
					Brückl					148				
					Eberstein					150				
					Feldkirchen					158				
					Friesach					136				
					Glandorf					148				
					Hirt					138				
					Judenburg					132				
					Klagenfurt					156				
					Knittelfeld					—				
					Laibach					220				
					Launsdorf					148				
					Mösel					154				
					Neumarkt in Steiermark					132				
					Scheifling					132				
					St. Georgen a. d. Mur					132				
					St. Lambrecht					132				
					St. Veit a. d. Glan					148				
					Tarvis					180				
					Thalheim					132				
					Thörl-Maglern					178				
					Traibach-Althofen					140				
					Unzmarkt					132				
					Villach					168				
					Zeltweg					132				

V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2661 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 53.103/04	Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz	Salz der Pos. 8—7 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Beneschau	Wlasim	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	50 Heller	35 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		
2662 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 28.218/03		Salz der Pos. 8—7 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Innsbruck	Lochau oder vorgelegenen Stationen bis Bludenz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Abladen wird durch die Eisenbahn bewirkt	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	152 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2663 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 46.396/03	Mährischen Westbahn	Backsteine aus Schamotte oder feuerfestem Ton, Schamotte, Schamottemehl, sowie Pflastersteine und Trottoirplatten aus Tonmasse	Groß-Opatowitz		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Dittersdorf				82	77	5			
					Großwasser				68	62	6			
					Groß-Wisternitz				64	59	5			
					Groß-Stohl				88	84	4			
					Olmütz Hodolein				52	50	2			
					„ Neugasse				52	50	2			
					„ (St.B.)				60	50	10			
					„ Stadt				52	50	2			
					Würbenthal				97	93	4			
					Ziegenhals				106	102	4			
			Mörtel der Pos. M—29 der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation		Dittersdorf				76	75	1			
					Großwasser				64	62	2			
					Groß-Wisternitz				61	59	2			
					Groß-Stohl				82	81	1			
					Olmütz (St.B.)				57	50	7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller		Heller		Heller				
2664	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 28.489/03		Schieferton, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken	Nürschan	Ober-Bris	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	25		23		2		Im Kartierungswege		
2665	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 4021/05		Sand, unverpackt, aus der Pos. E—17 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Modřan	Nusle-Vršovic transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	13		10		3		Im Kartierungswege		
					Prag (St.B.) oder Smichow				21		12		9				
2666	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Unterkrainer Bahn	Schwefel zu Weinbauzwecken	I. Laibach (S.B.) transit II. Laibach (U.K.B.)		Aufgabe als Frachtgut: a) in beliebigen Mengen; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a)	b)	a)	b)	a)	b)	Im Kartierungswege		
					Großlack				I. 72 II. 66	61 56	36 33	31 28	36 33	30 28			
					Hönigstein				I. 87 II. 82	74 70	44 41	37 35	43 41	37 35			
					Rodokendorf				I. 61 II. 55	52 47	31 28	26 24	30 27	26 23			
					Rudolfswert				I. 99 II. 93	84 79	50 47	42 40	49 46	42 39			
					Sittich				I. 54 II. 48	46 41	27 24	23 21	27 24	23 20			
					Strascha-Töplitz				I. 109 II. 104	92 88	55 52	46 44	54 52	46 44			
					Treffen				I. 76 II. 72	65 61	38 36	33 31	38 36	32 30			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2667	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 3878/04	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	Harzleim (Harzseife)	Bodenbach (St.B.)	Freiung im Böhmerwald	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	249 Heller	211 Heller	38 Heller	Im Kartierungswege		
2628	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 29.360/05	Lokalbahnen Modřan-Čerčan und Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	a) Steine der Tarifklasse B b) Steine der Tarifklasse C	Krhanitz	Sazau-Buda	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 53 Heller b) 40 „	a) 45 Heller b) 33 „	a) 8 Heller b) 7 „	Im Kartierungswege		
2669	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 22.985/05		Bausteine	Triest-St. Andrae	dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Aßling	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Bausteine müssen für den Bau des Karawankentunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Bausteine hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	51 Heller*)	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Der Frachtsatz von 51 Hellern für 100 kg findet unter den gleichen Bedingungen und unter Zuschlag der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft I, Abschnitt A, unter IX für den Verkehr mit Triest vorgesehenen Zuschlagsgebühren auch für Bausteine von S. Sabba und Triest-St. Andrae-Servola Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2670 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 59.020/04		Bausteine	Haiding Mauthausen St. Georgen a. d. Gusen St. Ruprecht	dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Aßling	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Bausteine müssen für den Bau des Karawankentunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Bausteine hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 116 111 119 16	Verschieden	Im Kartierungswege		
2671 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 49.632/03, 38.299/05		Bausteine	Bischoflack Kronau Laibach (St.B.) Thörl-Maglern Villach (St.B.) Vizmarje	dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Aßling	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Bausteine müssen für den Bau des Karawankentunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Bausteine hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Besteht keiner	11 8 16 11 16 16		Im Kartierungswege		
2672 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 23.424/04	Mühlkreisbahn	Bausteine	km 38·2 nächst der Haltestelle Iglmühle der Mühlkreisbahn	Linz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für den Umbau der Linien Linz—Klaus-Steyerling und Unter-Rohr - Bad Hall bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Besteht keiner	12 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2673	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 25.297/03	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-(Luditz-)Buchau	Basaltschotter	Bohentsch	Petschau Pladen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	20 14	14 9	6 5	Im Kartierungswege		
2674	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 21.965/05	Lokalbahnen Neuhof-Weseritz und Plan-Tachau	Basaltschotter	Constantinsbad	Tachau	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	47 Heller	36 Heller	11 Heller	Im Kartierungswege		
2675	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 34.285/04	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-(Luditz-)Buchau, Eisenbahn Marienbad-Karlsbad und Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	Basaltschotter	Bohentsch	Aich-Pirkenhammer Elbogen Karlsbad C.B. Töppeles	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von öffentlichen Straßen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	24 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2676	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 28.024/04	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz (Luditz)—Buchau	Basaltbruchsteine und Basaltschotter	Bohentsch	Hadersdorf-Weidlingau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von öffentlichen Straßen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 88	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Purkersdorf									
			Basaltschotter		Kleinmünchen					75				
					Lambach					80				
					Linz					74				
					Wels					79				
2677	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 57.793/04	Lokalbahn Neuhof-Weseritz	Basaltbruchsteine und Basaltschotter	Constantinsbad	Heiligenstadt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung von öffentlichen Straßen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	83	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Klosterneuburg-Weidling									
					Nußdorf									
					Wien II K.F.J.B.									
					Hadersdorf-Weidlingau					88				
					Hütteldorf-Hacking									
					Klein-Schwechat									
					Penzing									
					Purkersdorf									
2678	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 37.349/05	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung Protiwitz (Luditz) - Buchau	Basaltschotter aus der Pos. S—51 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Bohentsch	Braunau am Inn	Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung öffentlicher Straßen bestimmt sein. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger; Einhaltung der allgemeinen Tarif bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 98	Heller 91	Heller 7	Im Kartierungswege		
					Frankenmarkt				93	87	6			
					Obernberg-Altheim				94	90	4			
					Ried				91	87	4			
					Roitham				88	82	6			
					Schärding				94	88	6			
					Schwanenstadt				88	82	6			
					Vöcklabruck				90	83	7			
					Kremsmünster				107	80	27			
					Neuhofen				98	77	21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2679	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 7356/04		unbearbeitete Bruchsteine	Mauthausen	Garsten transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Steyrtalbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	14	10	4	Im Kartierungswege		
2680	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 22.058/03	Unterkrainer Bahnen	Bruchsteine, unbearbeitete, aus Pos. 8—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Groß-Laschitz	Laibach (S.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der übrigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für durch die k. k. Bahnerhaltungssektion Laibach I zur Ausführung gelangende Bauten bestimmt und an die genannte Bahnerhaltungssektion adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	32	9·2	22·8	Im Kartierungswege		
2681	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 41.007/04	Mühlkreisbahn	Bruchsteine	Aigen-Schlägl Haslach	Selzthal	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Besteht keiner	53 50		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2682 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 6814/03	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Káčow	Bruchsteine, unbearbeitete, und Schoter aus der Pos. S—51 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Sternberg a. d. Sazawa	Čerčan-Pišely transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen hat der Absender auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	20	17	3	Im Kartierungswege		
					Kolin St.E.G. transit				29	26	3			
					Kolin Ö.N.W.B. transit				31	26	5			
2683 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter aus der Pos. S—51 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Paudorf	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	23	22	1	Im Kartierungswege		
					Purkersdorf				23	22	1			
					Wien I (K.E.B.)				25	22	3			
					Heiligenstadt				25	22	3			
					Nußdorf				23	22	1			
					Wien II (K.F.J.B.)				25	22	3			
					Wien-Praterkai				30	28	2			
2684 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 36.093/04	Lokalbahn Budweis-Salnau	Bruchsteine und Schotter aus der Pos. S—51 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Poříč	Budweis loko	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	9	6	3	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2685 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter der Pos. 8—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Mauthausen	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	41	39	2	Im Kartierungswege		
					Wien I (K.E.B.)				43	39	4			
2686 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 30.724/05		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Hof in Mähren	Jägerndorf	Aufgabe als Frachtgut. Verladung in Vollbahnwagen, welche jedoch nur nach Tunlichkeit beigestellt werden. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	35	30	5	Im Kartierungswege		Im Falle Vollbahnwagen nicht beigestellt werden können und der Transport mit Schmalspurbahnwagen erfolgt, kann auf die Anwendung der zugestandenen Frachtsätze kein Anspruch erhoben werden
					Olmütz (St.B.)				33	23	10			
					Troppau (St.B.)				39	34	5			
2687 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 28.509/04		Bruchsteine und Schotter aus der Pos. S—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Čerčan-Pišely	Krč	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	19	17	2	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2688 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 16.989/04	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Steine, unbearbeitete (Bruchsteine), aus Pos. S—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Aschach a. d. Donau oder Aschach-Donaulände	Wels Lokalbahn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Bruchsteine müssen zur Regulierung der Traun bestimmt und an die Bauunternehmung Anton Poschacher adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	19	17	2	Im Kartierungswege		Das auf Grund dieses Zugeständnisses zur Beförderung gelangende Quantum wird in diejenigen Quantitäten eingerechnet, welche laut der mit Gültigkeit pro 1906 erfolgenden Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte zu den für den Transport von unbearbeiteten Bruchsteinen von Aschach a. d. Donau und Aschach-Donaulände nach Wels loko und transit im Rückvergütungswege gewährten Tarifnachlässen bedungen werden
2689 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Kalksteine aus der Pos. S—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Sedlischt	Kolin	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	28	19	9	Im Kartierungswege		
2690 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 37.913/03	Lokalbahn Triest-Parenzo	Schotter	Buje	Dekani	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	29	22	7	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller	Heller	Heller			
2691 V.-B. Nr. 142 v. 12. XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 1287/05	Eisenbahn Rakonitz-Laun	Schotter der Pos. S—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Beraun	Kroschau-Herrndorf	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Schottertransporte müssen zum Baue, bezw. zur Instandhaltung von Bezirksstraßen des Bezirkes Rakonitz bestimmt sein und mit an die betreffende Straßenbaustelle adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen des Schotters hat durch die Parteien zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	24	21	3	Im Kartierungswege		
					Mutowitz				29	26	3			
					Nesuchyn-Horosedl				25	22	3			
2692 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.719/02	Bregenzerwaldbahn	Steine, roh und behauen	Bezau	Bregenz k. k. St. B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	48	38	10	Im Kartierungswege		
2693 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Steine der Pos. S—51, a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Herpelje-Kozina	Triest-St. Andrae, Servola	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	13·2	12	1·2	Im Kartierungswege		
				Podgorje					15·2	12	3·2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller a)	Heller b)	Heller a)	Heller b)	Heller a)	Heller b)			
2694	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 18.627/04	Lokalbahnen Wolframs-Teltsch-Zlabings und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	**Steine der Pos. S—51 a) (exkl. Schiefer und Schieferplatten)** der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	I. Battelau	a) **Prag (St.B.), Smichow oder Hrabovka transit**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	Lokalgütertarif	—	62	—	56	—	6	Im Kartierungswege		
				II. Wolframs-Cejl	b) **Wien II (K.F.J.B.), Heiligenstadt oder Nußdorf**				—	64	—	56	—	8			
			Steine der Pos. S—51 b) (exkl. Bord-, Pflaster-, Saumsteine und Pflasterplatten)	I.		**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**			70	92	50	67	20	25			
				II.					—	94	—	67	—	27			
			Bord-, Pflaster-, Saumsteine und Pflasterplatten aus der Pos. S—51 b)	I.					62	78	50	67	12	11			
				II.					—	79	—	67	—	12			
			Steine, einfach glatt behauen, ferner gesägte, polierte oder geschliffene Platten, sämtliche unverpackt oder bloß in Schutzrahmen, der Pos. S—51 d), e)	I.					103	145	60	104	43	41			
				II.					—	149	—	97	—	52			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2695 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 32.977/05	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	Schotter	Wraschkow	Hospozin-Kmethoves	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
2696 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Schotter der Pos. S—51, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lindau	Lindau-Rangierbahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	6 Pfennig	4 Pfennig	2 Pfennig	Im Kartierungswege		
2697 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 30.731/05	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	Schotter der Pos. S—51 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Tirschnitz	Fonsau und Wildstein	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen zum Baue einer Bezirksstraße von Tirschnitz nach Wildstein bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	11 Heller	8 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
2698 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Schotter der Pos. S—51, lit. a), der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Zirl	Wilten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen von der Stadtgemeinde Innsbruck unter der eigenen Adresse mit der Bestimmung zur Instandhaltung oder Anlage öffentlicher Straßen und Wege bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	10 Heller	8 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller	Heller	Heller			
2699	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 12.623/05	Lokalbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Mechenic-Dobříš	Pflastersteine aus Pos. S—51, b) Sand, unverpackt, aus Pos. E—17, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Krhanitz Modřan	Mníšek	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. **Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	36 22	28 15	8 7	Im Kartierungswege		
2700	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Mechenic-Dobříš	Pflastersteine aus der Pos. S—51, b), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Krhanitz	Dawle	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	18	12	6	Im Kartierungswege		
2701	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Pflastersteine aus Pos. S—51, b), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Neuhaus transit†)	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. †) Für Sendungen von Neubistritz	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	67	63*)	4	Im Kartierungswege		*) Für den Transport der Pflastersteine auf der Schmalspurstrecke Neubistritz-Neuhaus gelangt der Frachtsatz von 22 Heller für 100 kg der ermäßigten Wagenladungsklasse b) des Gütertarifes der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz bei Einhaltung der für dieselbe geltenden Tarifbestimmungen zur Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2702	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 28.216/04		Pflastersteine aus Pos. S—51, b), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Görkau	Brüx (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarif bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	23 Heller	14 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		
2703	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Steine der Pos. S—51, b), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Rozzo	Triest (St.B.) Triest-St. Andrae	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller 27	Verschieden	Im Kartierungswege		
2704	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 47.656/04	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Steine, roh behauen, aus Pos. S—51, b), Steine, glatt behauen, aus Pos. S—51, d) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Aschach a. d. Donau	Unterrohr Wels loko Wels Lokalbahn Wels transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	39 22 24 20	Verschieden	Im Kartierungswege		
			Schleifholz der Pos. H—18, g), Lang- und Blochholz der Pos. H—17, a) und H—18, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Grünau Pettenbach Steinbachbrücke Viechtwang Voitsdorf	Wels loko oder Wels Lokalbahn	Diese Sendungen müssen in Wels mit Straßenfuhrwerk weggeführt werden				30 25 27 28 20				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2705	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 556/04	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings und der Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	a) Steine der Pos. S—51 b der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation, einschließlich	Teltsch	Wien II (K.F.J.B.), Heiligenstadt oder Nußdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller a) 110	Heller 74	Heller 36	Im Kartierungswege		
			b) Bord-, Pflaster-, Saumsteine und Pflasterplatten						b) 96	74	22			
			Steine der Pos. S—51 d der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation						154	111	43			
					Prag (St.B.)				134	107	27			
					Smichow Hrabovka transit				138	107	31			
2706	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 9927/05		Steine, roh behauen, der Pos. S—51 b der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Podnart-Kropp	Lees-Veldes	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Steine müssen zum Baue eines Tunnels in der Wocheiner Vellach bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Steine obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	15 Heller	10·5 Heller	4·5 Heller	Im Kartierungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2707 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Steine (auch Marmor) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation: mit geradlinigen Flächen (einschließlich Steinplatten), roh behauen, dann Grenz- und Mühlsteine, exkl. Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus Pos. 8—51, b)	Krumau	Nußdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Im übrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 94	Heller 88	Heller 6	Im Kartierungswege		
				Krumau	Wien II (K.F.J.B.)	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			96	88	8			
			einfach, glatt behauen, ferner gesägte, geschliffene oder polierte Platten, sämtliche unverpackt oder bloß in Schutzrahmen aus Pos. 8—51, d)	Krumau	Nußdorf	10.000 kg pro Wagen.			135	116	19			
				Krumau	Wien II (K.F.J.B.)	10.000 kg pro Wagen.			139	116	23			
				Ihlawka-Katharinenbad	Nußdorf	10.000 kg pro Wagen.			141	110	31			
				Ihlawka-Katharinenbad	Wien II (K.F.J.B.)	10.000 kg pro Wagen.			141	110	31			
			mit geradlinigen Flächen (einschließlich Steinplatten), roh behauen, dann Grenz- und Mühlsteine, exkl. Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus Pos. 8—51 b)	Ihlawka-Katharinenbad	Nußdorf	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			90	72	18			
				Ihlawka-Katharinenbad	Wien II (K.F.J.B.)	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			90	72	18			
			Bord-, Pflaster- und Saumsteine	Ihlawka-Katharinenbad	Wien II (K.F.J.B.)	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			76	70	6			
			Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art, sowie Schotter aus Pos. 8—51, a)	Ihlawka-Katharinenbad	Wien II (K.F.J.B.)	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			61	58	3			
			Schiefer	Ihlawka-Katharinenbad	Wien II (K.F.J.B.)	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			76	67	9			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2708	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 9004/03	Stiegenstufen aus Pos. S—51 d) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Friedeberg	Jägerndorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 72	Heller 66	Heller 6	Im Kartierungswege		
			Kleie aus Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Jägerndorf	Barzdorf				70	41	29			
				Jägerndorf	Jauernig				74	49	25			
				Sandhübel	Jauernig				44	39	5			
			Kaolin aus Pos. E—17 b) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Stadt Weidenau	Ziegenhals	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			42	29	13			
2709	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.439/01	Steine der Pos. S—51, d),*) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	a) Freistadt in Oberösterreich b) Kefermarkt c) St. Georgen a. d. Gusen	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens I. 5.000 kg, II. 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller I.*) a) 146, b) 140, c) 140 II. 111, 107, 107	Heller I.*) 136, 129, 129 II. 94, 88, 88	Heller I.*) 10, 11, 11 II. 17, 19, 19	Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze sub I gelangen auch für Steine der Pos. S—51, b), der Güterklassifikation zur Anwendung
					Klein-Schwechat				I.*) a) 166, b) 160, c) 160 II. 127, 123, 123	I.*) 156, 149, 149 II. 110, 104, 104	I.*) 10, 11, 11 II. 17, 19, 19			
					Nußdorf				I.*) a) 158, b) 152, c) 152 II. 120, 115, 115	I.*) 150, 142, 143 II. 100, 94, 94	I.*) 8, 10, 9 II. 20, 21, 21			
					Penzing				I.*) a) 146, b) 140, c) 140 II. 111, 107, 107	I.*) 136, 129, 129 II. 94, 88, 88	I.*) 10, 11, 11 II. 17, 19, 19			
					Wien I (K.E.B.)				I.*) a) 152, b) 146, c) 140 II. 115, 111, 107	I.*) 136, 129, 129 II. 94, 88, 88	I.*) 16, 17, 11 II. 21, 23, 19			
					Wien II (K.F.J.B.)				I.*) a) 164, b) 158, c) 152 II. 124, 120, 115	I.*) 152, 142, 145 II. 100, 94, 94	I.*) 12, 16, 7 II. 24, 26, 21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2710	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 51.965/03		Steine (auch Marmor), geschliffen oder poliert, der Pos. 8—51 e) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Chrast	Heiligenstadt, Nußdorf, Wien II (K.F.J.B.), Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	216 Heller [nach Wien II (K.F.J.B) und Wien-Praterkai] 212 Heller [nach Heiligenstadt und Nußdorf]	169 Heller	47 Heller [nach Wien II (K.F.J.B.) und Wien-Praterkai] 43 Heller [nach Heiligenstadt und Nußdorf]	Im Kartierungswege		
									Heller	Heller	Heller			
2711	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 10.483/04	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	Drainröhren und Ziegel des Ausnahmetarifes 11	Teltsch	Triesch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	16	14	2	Im Kartierungswege		
					Wolframs-Cejl				20	17	3			
2712	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 50.018/04			Sinj	Spalato	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller pro Stück	Verschieden	Im Kartierungswege		
			1. Kühe, Ochsen, Stiere			ad 1. 7 Stück Kühe, Ochsen oder Stiere				130				
			2. Einjährige Kälber			ad 2. 12 Stück einjährige Kälber				75				
			3. Spanferkel			ad 3. 60 Stück Spanferkel				15				
			4. Frischlinge			ad 4. 45 Stück Frischlinge				20				
			5. Magere Schweine			ad 5. 30 Stück magere Schweine				30				
			6. Ziegen oder Schafe			ad 6. 40 Stück Ziegen oder Schafe				23				
						pro Frachtbrief und Schmalspurwagen				Die Desinfektionsgebühr wird bei diesem Transporte auf 1 Krone pro Schmalspurwagen ermäßigt				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2713 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg, Budweis-Salnau	Ton in Säcken, Ton gebrannt oder geröstet, Schamotte, Schamottesteine, Schamottemehl, Schamottemörtel, Schamottespeise, Tonmehl und feuerfesten Mörtel	Zliv	Erzberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	102	90	12	Im Kartierungswege		
					Gojau				45	32·4	12·6			
					Krumau				45	30·4	14·6			
					Krumpenthal				99	86	13			
					Schwarzbach-Stuben				70	42·8	27·2			
					Vordernberg				124	110	14			
				oder umgekehrt										
2714 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 6131/03	Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn)	Weintrauben zur Wein- und Weinmostbereitung, in offenen Kisten oder Körben verpackt, im Gewichte von mindestens 40 kg pro Kollo	Borgo	Trient	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	78	72	6	Im Kartierungswege		
				Grigno					104	92	12			
				Roncegno-Marter					70	66	4			
				Tezze					112	99	13			
				Villagnedo-Strigno					86	79	7			
2715 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahnen Schwarzenau-Zwettl, Schwarzenau-Zlabings und Wolframs-Teltsch-Zlabings	Schafwolle	Wien-Donaukaibahnhof	Höditz	a) Für Sendungen unter 5000 kg. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	a) 310 Heller b) 242 "	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Teltsch					b) 219 Heller				
					Triesch					a) 304 Heller b) 242 "				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2716	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 16.100/04 / Lokalbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	Zement, auch hydraulischer Kalk, der Pos. Z—1 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Tschischkowitz	Obernitz transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 32	Heller 29	Heller 3	Im Kartierungswege		
2717	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Zement	St. Johann in Tirol	Flaurling	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	50	48	2	Im Kartierungswege		
					Ötzthal				57	55	2			
					Silz				55	52	3			
					Telfs				52	48	4			
					Wilten				44	40	4			
					Wörgl				28	24	4			
2718	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Zement	Innsbruck	Bregenz	Aufgabe als Frachtgut. Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Diese Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Maßgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" unter A—IV des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, sowie der Bestimmungen im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, sub II, A, 9	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	66	50	16	Im Kartierungswege, bezw. nach Maßgabe der in der 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" im Rückvergütungswege		
					Buchs				65	48	17			
					St. Margrethen				68	52	16			
				Söll-Leukenthal	Bregenz				78	62	16			
					Buchs				74	59	15			
					St. Margrethen				78	62	16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2719 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 35.837/05		Ziegel des Ausnahmetarifes II	Kreuzendorf	Jägerndorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhalten der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1, Abschnitt A. Erster Anhang Post 171	12	10	2	Im Kartierungswege		
2720 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 37.010/05	Lokalbahn Plan-Tachau	Ziegel des Ausnahmetarifes II	Plan	Tachau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	22	15	7	Im Kartierungswege		
2721 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 18.029/04		Kalksandsteine, unverpackt, aus Pos. Z—5, b), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Söll-Leukenthal	Wilten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	37	21	16	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2722 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 56.396/03		Klinkerziegel		dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Aßling	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für den Bau des Karawankentunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Transporte hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Besteht keiner	Heller		Im Kartierungswege		
				Laibach (St.B.)						16				
				Nußdorf transit						141				
				Ouřinoves						179				
				Pöchlarn						114				
				Sigmundsherberg transit						141				
				Zliw						144				
2723 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 52.035/04		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Ton) aus der Pos. Z—5 Kalk, gebrannter, der Pos. K—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		Die ermäßigten Frachtsätze gelangen während ihres Bestandes unter denselben Bedingungen auch für gleichartige Sendungen von Knin nach den Sebenico und Spalato vorgelegenen Bestimmungsstationen insolange zur Anwendung, als der Ausnahmetarif II nicht schon einen billigeren Frachtsatz ergibt
				Knin	Sebenico				27	20	7			
				Knin	Spalato				35	27	8			
				Knin	allen Stationen der k. k. Dalmatiner Staatsbahnen				Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Verschieden			
				Derniš	Sebenico				34	27	7			
				Derniš	Spalato				44	35	9			
				Siverić	Sebenico				37	27	10			
				Siverić	Spalato				44	35	9			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2724	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 16.413/05		Ziegel der Pos. Z—5, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Borutto	Pola Triest-St. Andrae	Frachtzahlung für Aufgabe als Frachtgut. mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen selbst besorgen zu lassen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	21 Heller 23 Heller	18 Heller 20 Heller	3 Heller 3 Heller	Im Kartierungswege		
2725	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 17.116/05	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Ziegel der Pos. Z—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation, auch glasiert oder künstlich gefärbt Ziegel (Mauer- und Dachziegel) aus gewöhnlichem Ziegelmaterial, sowie Drainröhren	Roth-Petschkau	Kolin St.E.G. transit Kolin Ö.N.W.B. transit Čerčan-Pišely transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	8 Heller 24 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2726	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 49.228/05	Lokalbahn Wotic-Selčan	Mauer- und Dachziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale, sowie Drainröhren	Selčan	Wotic-Weselka transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	18 Heller	15 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2727 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 14.311/03	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Mauer- und Dachziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Sattledt	Großendorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
2728 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	Mauer- und Dachziegel der Pos. Z—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Wildstein	Fleißen-Großloh	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für den Bau eines Kaolin-Schlammwerkes nächst der Station Fleißen-Großloh bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	13 Heller	9 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
2729 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 58.205/04	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Ziegel, und zwar: a) Lehmziegel, Mauerziegel, Verblendziegel, Lochziegel, Pflasterziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale und Dachziegel, auch gedämpft oder geteert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Tonwaren-Industrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert und nicht glasiert sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine; b) Schlackenziegel	Maffersdorf-Fabrik	Josefsthal-Maxdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	23 Heller	22 Heller	1 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2730 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 3431/04	Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Ziegel, und zwar: a) Lehmziegel, Mauerziegel, Verblendziegel, Lochziegel, Pflasterziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale und Dachziegel, auch gedämpft oder geteert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Tonwaren-Industrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert und nicht glasiert sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine; b) Schlackenziegel	Maffersdorf, Maffersdorf-Fabrik	Gablonz a. N., Gablonz-Brandl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	9 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
2731 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfannen-), Backsteine, sämtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Ton), aus der Pos. Z—5 der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller pro Tonne à 1000 kg			Im Kartierungswege		
				Steinhaus bei Wels	Unter-Rohr transit				170	106	64			
				Sattledt	Unter-Rohr transit				130	106	24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2732	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 25.365/05	Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	Ziegel aus gewöhnlichem Materiale	Trupschitz	Wurzmes	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	9	7	2	Im Kartierungswege		
2733	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 19.489/04	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale, nicht feuerfest, nicht engobiert, nicht gefärbt und nicht glasiert	Nieder-Ehrenberg	Nixdorf-Mitte	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	13	11	2	Im Kartierungswege		
					Ober-Nixdorf				12	10	2			
			Bord-, Pflaster-, Saumsteine und Pflasterplatten aus Stein	Nixdorf-Mitte	Rumburg				16	14	2			
2734	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 21.403/03	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale, nicht feuerfest, nicht engobiert, nicht gefärbt und nicht glasiert	Nixdorf transit	Nixdorf-Mitte	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	10	7	3	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2735 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 17.747/04	Lokalbahnen Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Káčow und Swětla-Ledeč-Káčow	Ziegel (Mauer- und Dachziegel) aus gewöhnlichem Ziegelmateriale, sowie Drainröhren	a) Kolin (Lokalbahn) b) Roth-Petschkau	Hammerstadt Horka a. S. Křenowitz Ledeč Pod hradem Zruč	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller a) 36 b) 34	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Hatě	Ledeč					34				
				Roth-Petschkau	Kolin St.E.G. transit Kolin Ö.N.W.B. transit					8				
2736 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 4163/04	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Bilan	Chrudim Stadt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 8	Heller 5	Heller 3	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen in Chrudim Stadt, bezw. Heřman-Městec mittels Straßenfuhrwerkes abgeführt werden
					Heřman-Městec				9	5	4			
2737 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 16.500/04	Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale, nicht feuerfest, nicht gefärbt, nicht glasiert	Reichenberg	Gablonz a. N.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	14	11	3	Im Kartierungswege		
					Gablonz-Brandl				13	11	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2738 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 45.949/03	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Kristallzucker aus der Pos. Z—15, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Radboř	Budweis	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Besteht kein direkter Satz	Heller 169		Im Kartierungswege		
2739 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 40.970/04	Lokalbahn Kolin-Čerčan	Zucker der Pos. Z—15, a) und b)	Radboř	Laibach k.k.St.B. Linz Pilsen Salzburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Besteht keiner	367 231 155 284	Verschieden	Im Kartierungswege		
2740 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 51.033/04	Lokalbahn Kolin-Čerčan	Zucker der Pos. Z—15, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Radboř	Swětla transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 155	Heller 71	Heller 84	Im Kartierungswege		
2741 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Zucker der Pos. Z—15 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Troppau (St.B.), Wawrowitz Zuckerfabrik	Jauernig	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg für den Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	145 137	117 103	28 34	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2742	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.877/03	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Alt-Kladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neu-Kladno, Smečna-Sternberg und Strebichowitz-Winařitz	Garsten	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Die Kohle muß für Regiezwecke der Steyrtalbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	1072 Heller pro Tonne	932 Heller pro Tonne	140 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		Der Frachtnachlaß wird von den k. k. österr. Staatsbahnen getragen
2743	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.771/1900	beteiligten Verwaltungen	**Marmorsteine der Pos. S. 51 b) der Güterklassifikation** Marmorsteine der Pos. S—51 d) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I **Geschliffene und polierte Stiegenstufen**	**Borossebes—Buttyin**	**Lemberg**	Frachtgutmäßige Beförderung und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. **Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** **Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger** **Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarife**	**Direkte Frachtsätze bestehen nicht**	**201 Heller** **282 Heller** **a) 411 Heller** **b) 346 Heller**		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2744 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 249/05	beteiligten Verwaltungen	Koquillen, gußeiserne, unbearbeitete	Concordiahütte	Bregenz transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes. (Siehe auch besondere Bemerkungen in Rubrik 14)	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 105		Im Kartierungswege		Die Frachtsätze finden Anwendung: 1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs (Rheintal), St. Margrethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs (Rheintal), St. Margrethen oder Lindau adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten
					Buchs (Rheintal) transit					103				
					Lindau transit					105				
					St. Margrethen transit					107				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2745 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** Z. 22.889/05	beteiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G — 3 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B für die österreichischen, ungarischen etc. Eisenbahnen als Frachtgut	Bludenz	Station der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Lieben.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 15. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 3, des Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. September 1904	Heller 411	Heller 358	Heller 53	Im Kartierungswege		
					Station der Österreichischen Nordwestbahn Lieben.				413	360	53			
2746 V.-B. Nr. 142 v. 12. XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 17.194/04, bezw. T.-A.-B.-Z. 528/05	kgl. ungar. Staatsbahnen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Olszanica	Budapest-dunaparti t. p. u. transit, für Sendungen, welche nach Erzsébetfalva bestimmt sind	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach Erzsébetfalva an die Adresse der „Aktien-Gesellschaft für Dieselmotoren" aufgegeben werden.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 167		Im Kartierungswege		
				Borysław						193				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2747	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 8072/05	beteiligten Verwaltungen	Pflastersteine, auch Bordsteine und Saumsteine	Branzoll	Zürich Hauptbahnhof	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Einhaltung der übrigen einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf,** längstens bis 31. Dezember 1906	**Tarif,** Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905 (Ausnahmetarif 27, Serie I)	Es besteht kein direkter Frachtsatz	140 Centimes		Im Kartierungswege		
2748	V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.523/05	Wiener Lokalbahnen	Kohlen, mineralische	Bruch, Eisenberg, Ossegg und Ossegg II, Wiesa-Oberleutensdorf	Vösendorf-Siebenhirten	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien, gültig vom 1. Jänner 1894, bezw. Kartierungsfrachtsätze laut Verordnungs-Blatt Nr. 130 vom 15. November 1904, fortl. Nr. 2480	1070 Heller pro Tonne	1020 Heller pro Tonne	50 Heller pro Tonne	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel, welche entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag einzureichen sind	In diesem Frachtsatze sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten und findet dieser Frachtsatz lediglich auf Transporte nach der Station Vösendorf-Siebenhirten Anwendung. Derselbe kann somit nach anderen Verkehrsgebieten mittels Umexpedition nicht in Anspruch genommen werden. Sollte sich der Kartierungsfrachtsatz nach der genannten Station ermäßigen, so vermindert sich im gleichen Ausmaße auch der zugestandene Nachlaß. Der Nachlaß wird von den k. k. österr. Staatsbahnen getragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2749 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	a) Eschen-Rundholz über 2·5 m Länge aus Pos. H—17; b) Eschen-Rundholz bis zu 2·5 m Länge aus Pos. H—18 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Tepla-Trencsén-Teplicz	Ungar. Hradisch transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 64 Heller pro 100 kg ad b) 50 Heller pro 100 kg		Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
72 V.-B. Nr. 142 v. 12./XII. 1905	Nr. 136 vom 25. November 1905	69 (Berichtigung etc.)	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Beteiligte Verwaltungen	Mehl und sonstige Mehlprodukte	Budapest- { dunaparti téherpályaudvár, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld } Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdő-kitérő Budapest-déli vasut	Cosel-Oderhafen Breslau-Stadthafen Pöpelwitz- (Umschlag) Pöpelwitz- (Umschlag) Neuer Hafen	Der Text der Rubrik 8 ist zu streichen und durch nachstehenden zu ersetzen: In der Rubrik 8 ist in der vierten Zeile von unten nach: „unter a)“ zu setzen: „und b)“ (Der weitere Nachlaß von 20 Pfennigen pro 100 kg wird demnach nicht nur für die nach Berlin, sondern auch für die nach anderen über Breslau hinaus gelegenen deutschen Stationen bestimmten Mehlsendungen gewährt)	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 143. **Wien, 14. Dezember 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Oktober 1905, Z. 40.832, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der österr. Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 1. Dezember 1899, Z. 55.137 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 30. Dezember 1899), publizierten Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre mit der Güternebenstelle Hohenfurt sind infolge der laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 111 am 1. September 1905 erfolgten Schließung dieser Güternebenstelle außer Wirksamkeit getreten.

Wien, am 5. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 20.628/05.

Eröffnung der elektrischen Kleinbahn im Gebiete der Stadt Troppau.

Am 4. Dezember 1905 wurde die elektrisch betriebene Kleinbahn von 1 m Spurweite im Gebiete der Stadt Troppau mit den Linien Nordbahnhof—Krankenhaus, Oberring—Katharein und Franz Josefs-Platz—Schießstätte dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Bahn dient nur dem Personenverkehre.

Die Züge bestehen aus einem Motorwagen.

Der Betrieb wird von der Stadtgemeinde Troppau durch eine hierfür aufgestellte Betriebsleitung geführt.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Lokalbahn Lemberg-Podhajce" und Genehmigung der Statuten derselben.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium den Konzessionären der den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 19. August 1905, R.-G.-Bl. Nr. 140, bildenden Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Lokalbahn Lemberg-Podhajce" mit dem vorläufigen Sitze in Wien erteilt und die bezüglichen Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 24. November 1905. — Z. 51.695. E.-M.-Z. 55.952/05.

Genehmigung der Änderung der Gesellschaftsstatuten der „Vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft".

Das Ministerium des Innern hat die von der VI. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der „Vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Wien vom 25. September 1905 beschlossene Änderung der §§ 18, 19, 25 und 26 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 27. Oktober 1905. — Z. 47.846. E.-M.-Z. 51.854/05.

Genehmigung der Änderung der Gesellschaftsstatuten der Aktiengesellschaft „Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn".

Das Ministerium des Innern hat die von der 16. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft „Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn" in Wien vom 3. Juni 1905 beschlossene Änderung der §§ 8, 10, 11, 12, 43, 45 und 46 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 8. November 1905. — Z. 42.571. E.-M.-Z. 53.859/05.

Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Oktober 1905

und Vergleich der Einnahmen in den ersten zehn Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Im Monate Oktober 1905 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 4. Oktober die 11·213 km lange Lokalbahn Hannsdorf—Mähr.-Altstadt im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz;

Am 7. Oktober die 12·599 km lange Lokalbahn Zwickau i. B. — Deutsch Gabel als Fortsetzung der Linie Röhrsdorf—Zwickau i. B. im Betriebe der Böhmischen Nordbahn;

am 12. Oktober die 9·633 km lange Lokalbahn von Aujezd-Luhatschowitz nach Luhatschowitz im Betriebe des Konzessionärs;

am 15. Oktober die 27·52 km lange Lokalbahn Hartberg-Friedberg im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach und

am selben Tage die 3·408 km lange Staatsbahnlinie Sianki—Landesgrenze. Auf dieser letzten Teilstrecke der Eisenbahn Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze wird der Zugförderungs- und Fahrdienst durch die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen besorgt.

A. Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Oktober 1905 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 14,835.991 Personen und 13,068.920 t Güter befördert und K 64,729.380 vereinnahmt, d. i. pro Kilometer K 3074.

Im gleichen Monate 1904 betrug die Einnahme K 61,996.005 oder pro Kilometer K 2992; es resultiert daher für den Monat Oktober 1905 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2·7 Prozent.

In den ersten zehn Monaten 1905 wurden auf denselben Bahnen 150,777.593 Personen und 96,921.772 t Güter befördert und K 566,403.191 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Einnahme K 549,176.089. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die zehnmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.884·5 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1904 dagegen 20.600 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1905 auf K 27.121, gegen K 26.659 im Vorjahre, d. i. um K 462 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1905 auf K 32.545, gegen K 31.991 im Vorjahre, d. i. um K 554, mithin um 1·7 Prozent günstiger.

1. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1905. Kronen
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	134.363
2. Leoben-Vordernberger Bahn	100.078
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	96.185
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	87.089
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	67.267
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	62.602
7. Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	51.614
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	46.002
9. Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	44.939
10. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	43.009
11. Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	40.372
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	34.776
13. Böhmische Nordbahn	31.771
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	30 569
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	30.042
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	26.041
17. Eisenbahn Wien-Aspang	22.276

2. Lokalbahnen.	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	134.096
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	62.840
3. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	42.400
4. Bozen-Meraner Bahn	41.460
5. Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	36.994
6. Lokalbahn Swoleňoves-Smečna	33.462
7. Kuttenberger Lokalbahn	31.790
8. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	30.090
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	29.101
10. Stauding-Stramberger Lokalbahn	28.120
11. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	25.686
12. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	25.462
13. Neutitscheiner Lokalbahn	24.846
14. Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway und elektrische Straßenbahn)	21.517
15. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	19.445

Nr.	Bahn	Kronen
16.	Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	18.964
17.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	18.365
18.	Schneebergbahn (Zahnradstrecke)	18.182
19.	Überetscher - Bahn (Bozen-Kaltern)	18.163
20.	Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.805
21.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	16.438
22.	Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	16.262
23.	Friauler Bahn	13.500
24.	Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	12.996
25.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	11.851
26.	Bukowinaer Lokalbahnen	11.362
27.	Gmundner elektrische Bahn	11.183
28.	Stubaital-Bahn (elektrischer Betrieb)	11.178
29.	Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	11.128
30.	Lokalbahn Dolina-Wygoda	10.946
31.	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	10.884
32.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	10.825
33.	Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	10.724
34.	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	10.640
35.	Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	10.620
36.	Unterkrainer Bahnen	10.442
37.	Lokalbahn Brünn-Lösch	10.361
38.	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	9.611
39.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	9.399
40.	Eisenbahn Chabówka-Zakopane	9.238
41.	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	9.218
42.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	9.107
43.	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	8.692
44.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	8.303
45.	Lokalbahn Plan-Tachau	8.095
46.	Valsugana-Bahn	7.927
47.	Bregenzerwaldbahn	7.758
48.	Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	7.746
49.	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken)	7.664
50.	Friedländer Bezirksbahnen	7.612
51.	Ostgalizische Lokalbahnen	7.446
52.	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	7.410
53.	Lokalbahn Troppau-Grätz	7.286
54.	Lokalbahn Časlau - Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7.285
55.	Zillertal-Bahn	7.086
56.	Brünner Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Mutenitz-Gaya	6.962
57.	Mährische Westbahn	6.853
58.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.784
59.	Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	6.703
60.	Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6.696
61.	Netolitzer Lokalbahn	6.515
62.	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	6.504
63.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	6.450
64.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	6.335
65.	Wippachtal-Bahn	6.248
66.	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	6.149
67.	Gailtal-Bahn	6.108
68.	Steiermärkische Landesbahnen	5.956
69.	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	5.927
70.	Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn	5.828
71.	Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.776
72.	Lokalbahn Petersdorf a. d. Teß-Winkelsdorf	5.585
73.	Böhmische Commercialbahnen	5.537
74.	Auspitzer Lokalbahn	5.410
75.	Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	5.305
76.	Lokalbahn Wotic-Selčan	5.146
77.	Gurktal-Bahn	5.006
78.	Ybbstal-Bahn	4.825
79.	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	4.789
80.	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	4.739
81.	Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding	4.709
82.	Steyrtal-Bahn	4.709
83.	Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.702
84.	Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	4.696
85.	Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	4.638
86.	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	4.595
87.	Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	4.554
88.	Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	4.536
89.	Lokalbahn Kolin-Čerčan	4.524
90.	Murtal-Bahn	4.464
91.	Eisenbahn Schönwehr-Elbogen	4.432
92.	Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg-Friedberg	4.364
93.	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	4.284
94.	Pielachtal-Bahn	4.258
95.	Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	4.250
96.	Lokalbahn Stankau-Ronsperg	4.211
97.	Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	4.172
98.	Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	4.144
99.	Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.995
100.	Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.995
101.	Lokalbahn Hannsdorf-Mähr.-Altstadt	3.960
102.	Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	3.950
103.	Kleinbahn Lupków-Čisna	3.950
104.	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	3.905
105.	Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	3.864
106.	Lokalbahn Melnik-Mšeno	3.847
107.	Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz	3.804
108.	Lokalbahn Laun-Libochowitz	3.732
109.	Rohitscher Lokalbahn	3.648
110.	Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.560
111.	Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	3.558
112.	Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.506
113.	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	3.487
114.	Pinzgauer Lokalbahn	3.455
115.	Brüx - Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	3.448
116.	Lokalbahn Schweissing-Haid	3.416
117.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	3.406
118.	Eisenbahn Rakonitz-Laun	3.360
119.	Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	3.340
120.	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	3.313
121.	Niederösterr. Waldviertelbahn	3.211
122.	Lokalbahn Göpfritz—Groß-Siegharts—Raabs	3.209
123.	Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	3.197
124.	Kaadener Lokalbahnen	3.166
125.	Lokalbahn Absdorf-Stockerau	3.120
126.	Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha	3.082
127.	Kolomeaer Lokalbahnen	3.068
128.	Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	3.048
129.	Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	2.880
130.	Lokalbahn Polna-Stecken—Polna Stadt	2.777
131.	Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.668

	Kronen
132. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.575
133. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.526
134. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.484
135. Lokalbahn Triest-Parenzo	2.444
136. Lokalbahn Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	2.430
137. Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów	2.267
138. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	2.164
139. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	2.076
140. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	1.770
141. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.760
142. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	1.691
143. Lokalbahn Swětla-Kácow	1.480
144. Lokalbahn Neumarkt i. G.—Suchahora	1.168

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zehn Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	21·8
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	9·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	7·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	6·1
Österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	6·0
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Österreich)	3·8
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	2·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·5
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·4
Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	1·1
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·1

2. Lokalbahnen.	%
Netolitzer Lokalbahn	125·6
Lokalbahn Absdorf-Stockerau	60·7
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	50·4
Schneeberg-Bahn (Zahnradstrecke)	32·6
Lokalbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	30·3
Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau	26·4
Lokalbahn Kolin-Čerčan	24·3
Lokalbahn Laun-Libochowitz	23·9
Lokalbahn Melnik-Mšeno	23·9
Bozen-Meraner Bahn	23·5
Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau	22·9
Lokalbahn Piła-Jaworzno—Jaworzno Stadt	22·3
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	21·9
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	19·0
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	17·8
Eisenbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	17·3
Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	17·3
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	15·9
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	15·2
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	14·7
Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf	14·2
Lokalbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów	13·9
Wippachtal-Bahn	13·8
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	12·8
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	12·2
Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	12·1
Mähr.-schles. Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Lokalbahn Hruschau—Polnisch-Ostrau	11·8
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	11·7
Stauding-Stramberger Lokalbahn	11·4
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	11·1
Eisenbahn Chabówka-Zakopane	11·1
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	10·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	10·6
Kuttenberger Lokalbahn	10·3
Neutitscheiner Lokalbahn	10·3
Friauler Bahn	10·0
Kolomeaer Lokalbahnen	10·0
Ostgalizische Lokalbahnen	10·0
Lokalbahn Plan-Tachau	10·0
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	9·7
Lokalbahn Schweissing-Haid	9·5
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	9·4
Murtal-Bahn	9·0
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Přivoz [Oderfurt]—Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	9·0
Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	8·8
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	8·6
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg-Friedberg	8·5
Lokalbahn Swětla-Kácow	8·3
Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	8·2
Zillertalbahn	8·1
Kaadener Lokalbahnen	7·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	7·1
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	6·9
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz	6·8
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	6·8
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway und elektrische Straßenbahn)	6·5
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	6·4
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Schafbergbahn (Zahnradsystem)	6·2
Lokalbahn Triest-Parenzo	6·1
Friedländer Bezirksbahnen	6·0
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	6·0
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.-Zlabings und Schwarzenau-Zwettl	5·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·9
Gmundner elektrische Bahn	5·2
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	4·7
Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	4·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Comp.	4·5
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	4·4
Bregenzerwaldbahn	4·3
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	4·1
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	4·0
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	3·8
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	3·7
Niederösterreichische Waldviertelbahn	3·6
Lokalbahn Dolina-Wygoda	3·5
Lokalbahn Tabor-Bechin (elektrischer Betrieb)	3·3
Wiener Stadtbahn	3·1
Gailtal-Bahn	2·6
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2·6
Böhmische Commercialbahnen	2·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2·3
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	2·3
Gurktal-Bahn	2·2

Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: %
Lokalbahn Mutenitz-Gaya . . . . 2·2
Schneebergbahn (Adhäsionsstrecken) . . . . . . 1·9
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz . . . . 1·6
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstrecken) . . . . 1·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen) . . . 1·4
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes . . . . 1·2
Lokalbahn Neumarkt i. G.-Suchahora . . . . . 0·9
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer . . . . 0·9
Steiermärkische Landesbahnen . . . . 0·8
Lokalbahn Wotic-Selčan . . . . 0·8
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč . . . . 0·8
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald . . . 0·7
Pinzgauer Lokalbahn . . . . 0·4
Unterkrainer Bahnen . . . . 0·4
Steyrtal-Bahn . . . . 0·2

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zehn Monaten 1905 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1904 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

1. Hauptbahnen. %

Böhmische Nordbahn . . . . 2·1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 2·9
Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 4·5

2. Lokalbahnen. %

Bukowinaer Lokalbahnen . . . . 0·01
Valsugana-Bahn . . . . 0·2
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg . . . . . . 0·4
Welser Lokalbahn-Gesellschaft . . . . 0·5
Lokalbahn Wodňan-Moldautein . . . . 0·5
Lokalbahn Nixdorf-Rumburg . . . . 0·6
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs . . 0·7
Lokalbahn Lambach-Haag a. H. . . . . 0·9
Rohitscher Lokalbahn . . . . 1·1
Lokalbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan . . . . 1·4
Lokalbahn Mauthausen-Grein . . . . 1·5
Mährische Westbahn . . . . 1·6
Überetscher Bahn (Bozen-Kaltern) . . . . . . 1·8
Auspitzer Lokalbahn . . . . 2·0
Ybbstal-Bahn . . . . 2·2
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb) . . . . 2·6
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz . . . . 2·7
Pielachtal-Bahn . . . . 2·7
Lokalbahn Modřan-Čerčan . . . . 3·0

Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: %
Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub . . . . . . 4·1
Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding . . . . 4·6
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz . . . . . . 4·7
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz . . . . 5·0
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz . . . . . . 5·1
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz . . . . . . 5·1
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal . . . . 5·6
Lokalbahn Swoleňoves-Smečna . . . . 5·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth 5·8
Lokalbahn Groß-Priesen—Wernstadt—Auscha . 7·5
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz . . . . 7·6
Kleinbahn Lupków-Čisna . . . . 7·8
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl . . . . 8·7
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe . . . . 9·1
Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz . . . 15·8
Eisenbahn Schönwehr-Elbogen . . . . 16·2
Eisenbahn Rakonitz-Laun . . . . 23·7
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz . . . . . 25·0
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach . . . . . . 28·8
Stubaitalbahn (elektrischer Betrieb) . . . . . . 34·3

B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.

Die durchschnittliche Gesamtlänge der Bahnen dieser Gruppe betrug im Monate Oktober 1905 502·15 km.

Im Monate Oktober 1905 wurden 23,689.603 Personen und 28.445 t Güter befördert und hierfür K 3,307.631 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 3,269.557 und auf den Güterverkehr K 38.074 entfallen.

Im gleichen Monate 1904 resultierte bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 505·09 km eine Gesamteinnahme von K 3,264.774.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905 betrug die Gesamtfrequenz 220,264.855 Personen und 263.449 t Güter und die Gesamteinnahme K 31,392.660 (Personenverkehr K 31,024.994 und Güterverkehr K 367.666).

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Gesamteinnahme K 30,008.847, wobei auf den Personenverkehr K 29,637.237 und auf den Güterverkehr Kronen 371.610 entfallen.

Über die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten ergibt sich auf Grund der Berichte nachstehender Bahnverwaltungen folgendes:

Staatseisenbahnverwaltung.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen.

(Betriebslänge 8873 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende Oktober . . .	4,051.100	3,792.700	5,469.700	18,461.900	23,931.600	22,851.987	+ 1,079.613
Vom 1. Jänner bis Ende Oktober .	43,039.800	30,219.000	62,887.400	157,524.600	220,412.000*)	212,544.122	+ 7,867.878

*) Hierin Differenz der definitiven Buchung pro Monat Juli 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: + K 860.575.

(Fortsetzung auf Seite 3374.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Oktober 1905	1904	Im Monate Oktober 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Oktober 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
A. Hauptbahnen und Lokalbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
1. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.873	8.715	4,051.100	3,792.700	5,469.700	18,461.900	23,931.600	2.697	22,851.987	2.622	+ 2·9	8.804	8.710
2. Wiener Stadtbahn	38	38	2,317.400	66.600	322.300	90.800	413.100	10.871	408.236	10.743	+ 1·2	38	38
3. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer:													
Absdorf-Stockerau	17	15	3.600	1.000	2.200	1.600	3.800	224	3.234	216	+ 3·7	17	2
Asch-Roßbach *)	. . .	15	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	10.844	723	. . .	. . .	15
Beneschau-Wlaschim-Unterkral.	47	47	6.500	4.400	5.900	13.600	19.500	415	18.529	394	+ 5·3	47	47
Borki wielkie-Grzymałów	33	33	5.000	3.800	4.300	14.700	19.000	576	12.257	371	+ 55·2	33	33
Bregenzerwaldb. (Breg.-Bezau)	35	35	13.700	2.800	10.700	14.300	25.000	714	21.047	601	+ 18·8	35	35
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.800	21.600	2.000	41.000	43.000	1.162	30.072	813	+ 42·9	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	210	28.400	39.700	31.300	140.500	171.800	818	228.520	1.088	— 24·8	210	210
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	36.800	47.200	31.600	113.700	145.300	875	135.872	818	+ 7·0	166	166
Chabówka-Zakopane	43	43	9.300	4.100	13.000	12.900	25.900	602	31.694	737	— 18·3	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.700	7.500	900	10.000	10.900	779	8.979	641	+ 21·5	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	7.600	29.000	3.000	36.000	39.000	610	34.133	579	+ 5·4	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	11.200	16.600	13.900	39.600	53.500	478	43.472	388	+ 23·2	112	112
Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	95	33	11.400	5.600	10.800	22.800	33.600	354	13.804	418	— 15·3	60	33
Dolina-Wygoda	9	9	900	7.100	200	8.500	8.700	967	6.018	669	+ 44·5	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	11.400	13.100	6.500	34.500	41.000	2.050	27.359	1.368	+ 49·9	20	20
Friauler Bahn	16	16	8.000	2.000	15.200	4.200	19.400	1.213	19.240	1.203	+ 0·8	16	16
Fürstenfeld-Hartberg-Friedberg	54	39	18.300	8.700	10.400	18.100	28.500	528	13.718	352	+ 50·0	41	39
Gailtal-Bahn	31	31	8.000	4.000	4.800	12.400	17.200	555	17.679	570	— 2·6	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	9.100	5.200	4.200	9.600	13.800	920	13.937	929	— 1·0	15	15
Göpfritz—Groß-Siegharts—Raabs	19	19	3.600	1.400	1.700	3.100	4.800	253	4.722	249	+ 1·6	19	19
Gurktalbahn	29	29	7.800	3.800	3.900	9.200	13.100	452	11.656	402	+ 12·4	29	29
Hannsdorf—Mähr.-Altstadt	10	. . .	2.800	800	1.800	1.500	3.300	330	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	2.600	8.500	1.500	9.400	10.900	404	10.025	371	+ 8·9	27	27
Jičin-Rowensko-Turnau	30	30	11.800	5.900	6.200	13.600	19.800	660	10.628	354	+ 86·4	30	30
Kaadener Lokalbahnen	32	32	5.500	8.900	3.200	10.000	13.200	413	9.880	309	+ 33·7	32	32
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	13.800	14.500	9.000	31.500	40.500	862	39.492	840	+ 2·6	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	11	2.300	6.500	900	6.400	7.300	664	6.680	607	+ 9·4	11	11
Kolin-Cerčan	81	81	8.500	21.600	7.400	39.000	46.400	573	34.070	421	+ 36·1	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	500	5.500	200	7.600	7.800	236	8.067	244	— 3·3	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	6.600	10.400	2.600	17.000	19.600	980	16.729	836	+ 17·2	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	3.800	1.000	2.500	3.300	5.800	223	6.745	259	— 13·9	26	26
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	12	12	2.600	1.300	1.200	2.900	4.100	342	4.268	356	— 3·9	12	12
Laun-Libochowitz	20	20	5.800	14.300	1.800	22.100	23.900	1.195	13.799	690	+ 73·2	20	20
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	17.800	6.200	31.800	29.700	61.500	691	64.990	730	— 5·3	89	89
Lemberg (Kleparów)-Jaworów	53	53	6.600	3.500	6.100	10.400	16.500	311	12.180	230	+ 35·2	53	53
Lupków-Cisna	25	25	600	2.200	500	6.500	7.000	280	10.358	414	— 32·4	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.900	1.400	1.900	4.300	6.200	295	5.917	282	+ 4·6	21	21
Mährische Westbahn	90	90	22.700	25.700	10.900	53.500	64.400	716	73.775	820	— 12·7	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	24.500	7.100	26.700	26.300	53.000	1.000	52.442	989	+ 1·1	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	6.900	3.200	5.200	6.300	11.500	371	12.143	392	— 5·4	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	6.300	13.100	6.600	23.300	29.900	404	25.470	344	+ 17·4	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.100	2.400	600	2.400	3.000	600	3.134	627	— 4·3	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	12.000	5.000	8.900	24.600	33.500	441	27.290	359	+ 22·8	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	4.300	5.300	2.000	11.100	13.100	936	6.138	438	+ 113·7	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.200	2.600	1.200	6.000	7.200	218	7.716	234	— 6·8	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.100	1.700	900	3.100	4.000	167	3.916	163	+ 2·5	24	24
Neumarkt-Suchabora	22	22	2.300	600	1.100	1.800	2.900	132	1.839	84	+ 57·1	22	9
Nixdorf-Rumburg	24	24	12.100	3.200	6.300	4.500	10.800	450	9.845	410	+ 9·7	24	24
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	22.000	37.500	35.900	93.500	129.400	660	118.317	604	+ 9·3	196	196
Petersdorf-Winkelsdorf	13	. . .	4.600	2.700	1.500	3.600	5.100	392	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Piła-Jaworzno Stadt	26	26	2.800	32.900	1.400	27.400	28.800	1.108	18.400	708	+ 56·5	26	26
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	8.700	1.700	6.200	7.300	13.500	254	13.108	247	+ 2·8	53	53
Plan-Tachau	13	13	4.300	4.500	2.300	9.700	12.000	923	9.106	700	+ 31·9	13	13
Postelberg-Laun *)	. . .	11	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	24.790	2.254	. . .	. . .	11

*) Die Ergebnisse dieser Lokalbahn, welche ab 1. Jänner 1905 für Rechnung des Staates betrieben wird, erscheinen von diesem Zeitpunkte an sub Post I 1 nachgewiesen.

Vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate: 1905	1904	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													A. Hauptb. und Lokalb.
													I. Staatsbahnbetrieb.
43,039.800	30,219.000	62,887.400	157,524.600	220,412.000	25.035	60,697.403	151,846.719	212,544.122	24.402	+ 2·6	30.042	29.282	1. K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
24,777.600	570.500	3,514.400	732.000	4,246.400	111.747	3,502.212	615.230	4,117.442	108.354	+ 3·1	134.096	130.025	2. Wr. Stadtbahn.
													3. Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
33.100	9.300	20.200	24.000	44.200	2.600	1.919	1.315	3.234	1.618	+ 60·7	3.120	1.942	Absdorf-Stockerau
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	14.091	93.544	107.635	7.176	. . .	. . .	8.611	Asch-Roßbach
64.600	30.300	60.700	102.700	163.400	3.477	56.227	96.815	153.042	3.256	+ 6·8	4.172	3.907	Beneschau-Wlaschim
34.600	31.000	32.500	97.800	130.300	3.949	26.537	91.228	117.765	3.569	+ 10·6	4.739	4.283	Borki wielk.-Grzymalow
123.800	24.200	102.500	123.800	226.300	6.465	101.191	115.856	217.047	6.200	+ 4·3	7.758	7.440	Bregenzerwaldbahn
34.800	39.500	20.700	85.600	106.300	2.873	19.683	67.507	87.190	2.356	+ 21·9	3.448	2.827	Brüx-Lobositzer Verb.B.
297.300	504.400	359.700	1,628.700	1,988.400	9.468	325.340	1,663.177	1,988.517	9.469	— 0·01	11.362	11.363	Bukowinaer Lokalb.
342.500	304.900	321.200	954.100	1,275.300	7.682	297.597	850.663	1,148.260	6.917	+ 11·1	9.218	8.300	N. Bukowinaer Lokalb.
108.000	46.800	184.100	146.900	331.000	7.698	173.290	124.774	298.064	6.932	+ 11·1	9.238	8.318	Chabowka-Zakopane
17.100	16.700	9.000	24.600	33.600	2.400	9.222	27.584	36.806	2.629	— 8·7	2.880	3.155	Chlumetz-Königstadtl
88.800	90.300	32.000	130.900	162.900	2.761	31.340	125.088	156.428	2.651	+ 4·1	3.313	3.181	Chrudim-Holitzer L.B.
102.300	103.200	134.300	312.700	447.000	3.991	125.526	259.998	385.524	3.442	+ 15·9	4.789	4.130	Delatyn-Kołomea-Stef.
98.600	44.000	87.700	147.100	234.800	3.913	39.289	114.165	153.454	4.650	— 15·8	4.696	5.580	Deutschbrod-Saar-Tischnowitz
9.500	58.100	2.700	79.400	82.100	9.122	3.405	75.918	79.323	8.814	+ 3·5	10.946	10.577	Dolina-Wygoda
85.800	61.000	52.300	164.300	216.600	10.830	48.546	140.292	188.838	8.442	+ 14·7	12.996	11.330	Fehring-Fürstenfeld
74.700	20.200	146.300	33.700	180.000	11.250	132.998	30.564	163.562	10.223	+ 10·0	13.500	12.268	Friauler Bahn
97.000	45.500	49.300	99.800	149.100	3.637	42.580	88.174	130.754	3.353	+ 8·5	4.364	4.024	Fürstenfeld-Hartberg-Friedberg
71.000	40.400	45.300	112.500	157.800	5.090	44.611	109.156	153.767	4.960	+ 2·6	6.108	5.952	Gailtal-Bahn
97.800	53.400	40.400	98.700	139.100	9.273	37.455	105.517	142.972	9.532	— 2·7	11.128	11.438	Gleisdorf-Weiz
41.400	13.600	21.600	29.200	50.800	2.674	21.505	29.690	51.195	2.694	— 0·7	3.209	3.233	Göpfritz—Gr.-Sieghartz
77.400	36.100	37.000	84.000	121.000	4.172	37.947	80.496	118.443	4.084	+ 2·2	5.006	4.901	Gurktalbahn
2.800	800	1.800	1.500	3.300	3.300	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.960	. . .	Hannsdorf—Mähr.-Altstadt
23.900	21.400	14.200	32.500	46.700	1.730	12.029	30.669	42.698	1.581	+ 9·4	2.076	1.897	Hint.-Třeban-Lochowitz
126.200	15.400	64.800	38.800	103.600	3.453	61.898	22.364	84.262	2.809	+ 22·9	4.144	3.371	Jičin-Rowensko-Turnau
55.900	39.100	31.200	53.200	84.400	2.638	30.240	48.485	78.725	2.460	+ 7·2	3.166	2.952	Kaadener Lokalb., R.-D.
139.100	150.200	117.100	306.900	424.000	9.021	121.822	268.588	390.410	8.307	+ 8·6	10.825	9.968	Karlsb.-Johanngeorgst.
22.700	54.900	10.500	60.500	71.000	6.455	10.095	53.221	63.316	5.756	+ 12·1	7.746	6.907	Karlsbad-Merkelsgrün
89.800	68.800	92.200	213.200	305.400	3.770	86.256	159.327	245.583	3.032	+ 24·3	4.524	3.638	Kolin-Cerčan
6.500	54.800	2.300	82.100	84.400	2.557	1.841	74.885	76.726	2.325	+ 10·0	3.068	2.790	Kolomeaer Lokalbahnen
60.300	54.500	24.500	83.900	108.400	5.420	23.031	73.091	96.122	4.806	+ 12·8	6.504	5.767	Krakau-Kocmyrzów
48.300	9.400	28.200	29.600	57.800	2.223	28.924	29.424	58.348	2.244	— 0·9	2.668	2.693	Lambach-Haag
30.600	13.300	12.800	26.700	39.500	3.292	13.341	19.862	33.203	2.767	+ 19·0	3.950	3.320	Lambach-Vorchd.-Egg.
52.500	24.200	18.400	43.800	62.200	3.110	17.217	33.003	50.220	2.511	+ 23·9	3.732	3.013	Laun-Libochowitz
198.300	78.500	355.200	320.200	675.400	7.589	321.878	282.829	604.707	6.794	+ 11·7	9.107	8.153	Lemberg-Bełzec
70.700	28.000	76.000	65.200	141.200	2.664	67.838	52.479	120.317	2.270	+ 17·3	3.197	2.724	Lemberg (Klep.)-Janów
6.200	21.900	4.400	77.900	82.300	3.292	5.672	83.611	89.283	3.571	— 7·8	3.950	4.285	Lupków-Cisna
27.800	13.500	19.000	43.300	62.300	2.967	18.874	46.783	65.657	3.127	— 5·1	3.560	3.752	M.-Budwitz-Jamnitz
216.200	146.300	115.100	398.900	514.000	5.711	112.697	409.766	522.463	5.805	— 1·6	6.853	6.966	Mährische Westbahn
339.600	76.800	568.400	290.400	858.800	16.204	557.704	270.396	828.100	15.625	+ 3·7	19.445	18.750	Marienbad-Karlsbad
107.400	26.700	50.500	52.700	103.200	3.329	50.904	53.867	104.771	3.380	— 1·5	3.995	4.056	Mauthausen-Grein
84.100	74.900	76.300	139.900	216.200	2.922	85.165	137.832	222.997	3.013	— 3·0	3.506	3.616	Modřan-Cerčan
22.400	22.500	5.800	22.100	27.900	5.580	5.631	20.599	26.230	5.246	+ 6·4	6.696	6.295	Mösel-Hüttenberg
125.500	44.100	92.600	190.100	282.700	3.720	92.286	167.062	259.348	3.412	+ 9·0	4.464	4.094	Murtal-Bahn
29.400	28.900	14.400	61.600	76.000	5.429	12.780	20.910	33.690	2.406	+ 125·6	6.515	2.887	Netolitzer Lokalbahn
22.000	21.400	11.400	48.100	59.500	1.803	11.427	53.005	64.432	1.952	— 7·6	2.164	2.342	Neuhaus-Neubistritz
13.800	10.800	12.000	23.200	35.200	1.467	11.806	19.578	31.384	1.308	+ 12·2	1.760	1.570	Neuhof-Weseritz.
22.500	4.500	12.000	9.400	21.400	973	6.126	2.551	8.677	964	+ 0·9	1.168	1.157	Neumarkt-Suchahora
116.700	22.000	60.700	31.200	91.900	3.829	57.787	34.637	92.424	3.851	— 0·6	4.595	4.621	Nixdorf-Rumburg
230.600	244.600	376.900	839.300	1,216.200	6.205	378.984	726.383	1,105.367	5.640	+ 10·0	7.446	6.768	Ostgalizische Lokalb.
54.500	28.100	20.300	40.200	60.500	4.654	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	5.585	. . .	Petersdf.-Winkelsdf.
21.700	247.200	10.700	219.400	230.100	8.850	8.647	179.787	188.434	7.247	+ 22·3	10.620	8.696	Piła-Jaworzno-Jaworzno St.
94.600	17.100	82.700	69.900	152.600	2.879	82.081	69.876	151.957	2.867	+ 0·4	3.455	3.440	Pinzgauer L.B.
44.100	29.600	23.300	64.400	87.700	6.746	24.087	55.622	79.709	6.131	+ 10·0	8.095	7.357	Plan-Tachau
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	6.101	57.368	63.469	5.770	. . .	. . .	6.924	Postelberg-Laun

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Oktober 1905	1904	Im Monate Oktober 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Oktober 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.400	21.000	500	28.000	28.500	1.676	15.797	929	+ 80·4	17	17
Przeworsk-Bachórz-Dynów	46	46	2.500	4.500	3.200	8.300	11.500	250	9.710	211	+ 18·5	46	8
Rakonitz-Laun	45	45	12.700	10.900	6.600	16.800	23.400	520	19.655	437	+ 19·0	45	6
Rakonitz-Mlatz	39	39	4.200	6.400	3.100	11.900	15·000	385	12.290	315	+ 22·2	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.000	11.300	8.400	27.600	36.000	346	33.601	323	+ 7·1	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	3.000	38.400	1.100	69.000	70.100	2.804	29.086	1.163	+141·1	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	41	41	67.800	23.600	38.400	66.500	104.900	2.559	101.129	2.467	+ 3·7	41	41
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	3.900	1.400	1.300	2.900	4.200	525	4 086	511	+ 2·7	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	4.100	3.100	1.900	4.100	6.000	400	6.657	444	— 9·9	15	15
Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)	59	59	9.100	4.100	6.800	13.200	20.000	339	20.559	348	— 2·6	59	59
Schweissing-Haid	15	15	2.500	2.400	1.400	4.200	5.600	373	5.119	341	+ 9·4	15	15
Stankau-Ronsperg	22	22	5.200	3.500	2.500	6.100	8.600	391	8.158	371	+ 5·4	22	22
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.500	5.600	3.700	17.000	20.700	1.035	16.072	804	+ 28·7	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	7.800	6.800	5.200	15.800	21.000	253	17.501	211	+ 19·9	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	9.100	5.200	8.400	18.800	27.200	383	31.559	444	— 13·7	71	71
Swětla-Kácow	48	48	2.700	1.500	2.200	3.600	5.800	121	5.573	116	+ 4·3	48	48
Tabor-Bechin (elektr. Betrieb)	24	24	4.300	1.200	2.900	2.800	5.700	238	5.629	235	+ 1·3	24	24
Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	21	21	4.600	6.400	3.400	11.400	14.800	705	15.551	741	— 4·9	21	21
Triest-Parenzo	122	122	17.500	1.600	16.900	8.900	25.800	211	27.115	222	— 5·0	122	122
Trzebinia-Skawce	60	60	3.500	26.200	3.000	41.300	44.300	738	113.140	1.886	— 61·0	60	60
Unterkrainer Bahnen	133	133	26.400	19.200	29.400	86.800	116.200	874	130.000	977	— 10·5	133	133
Valsugana-Bahn	63	63	30.600	3.700	30.300	21.400	51.700	821	52.776	837	— 1·9	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	7.500	2.000	2.300	4.300	6.600	600	9.266	842	— 28·7	11	11
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	84	84	21.200	14.200	14.800	26.800	41.600	495	44.350	528	— 6·3	84	84
Wippachtalbahn	27	27	11.900	6.300	8.700	8.600	17.300	641	14.710	545	+ 17·6	27	27
Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurter Eisenbahn	17	17	6.100	19.900	4.200	13.300	17.500	1.029	17.592	1.035	— 0·6	17	17
Wodňan-Moldauthein	21	21	2.400	1.600	1.600	3.500	5.100	243	5·013	239	+ 1·7	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	9.700	6.200	6.400	15.800	22.200	396	20.930	374	+ 5·9	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	53	7.100	3.700	4.900	11.700	16.600	313	16.929	319	— 1·9	53	53
Wotic-Selčan	17	17	4.300	3.700	2.400	6.400	8.800	518	8.041	473	+ 9·5	17	17
Ybbstalbahn	76	76	13.000	4.600	9.300	17.300	26.600	350	27.342	360	— 2·8	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.300	39.000	700	30.500	31.200	5.200	29.703	4.951	+ 5·0	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	17.700	15.000	14.900	35.300	50.200	577	47.379	545	+ 5·9	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	7.500	4.300	4.700	11.800	16.500	317	18.883	363	— 12·7	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz	24	24	2.646	29.251	1.587	36.811	38.398	1.600	26.983	1.124	+ 42·4	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.581	9.715	625	9.463	10.088	2.017	8.303	1.660	+ 21·5	5	5
III. Privatbahnen im Privatbetriebe.													
1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen	101	101	235.712	938.408	112.334	1,275.160	1,387.494	13.738	1,236.617	12.244	+ 12·2	101	101
Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	152	152	102.612	81.361	60.142	194.218	254.360	1.673	228.879	1.505	+ 11·2	152	152
Böhmische Nordbahn	346	328	235.331	340.951	201.747	875.130	1,076.877	3.112	1,054.405	3.215	— 3·2	337	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	80.152	390.231	105.724	896.372	1,002.096	5.388	872.896	4.693	+ 14·8	186	186
Linie lit. B.	236	236	123.512	449.154	138.640	1,330.855	1,469.495	6.227	1,451.595	6.151	+ 1·2	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. B.-G.	91	91	41.791	73.181	35 500	266.022	301.522	3.313	271.640	2.985	+ 10·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,005.759	1,718.273	1,545.295	6,887.496	8,432.791	8.140	8,658.059	8.357	— 2·6	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	129.152	150.116	50.595	246.596	297.191	987	302.679	1.006	— 1·9	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Österreichische Strecke	64	64	90.526	139.363	67.135	519.756	586.891	9.170	588.190	9.190	— 0·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.772	143 191	5.268	143.349	148.617	9.908	114.507	7.634	+ 29·9	15	15
Österr. Nordwestbahn:													
Garantierte Strecken	628	628	422.970	510.739	617.801	2,147.314	2,765.115	4.403	2,387.733	3.802	+ 15·8	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	185.617	497.764	237.820	1,557.815	1,795.635	5.792	1,513.830	4.883	+ 18·6	310	310
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.366	1.366	1,105.367	1,278.756	1,226.957	5,370.781	6,597.738	4.830	6,329.656	4.634	+ 4·2	1.366	1.366

Vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905				1904				Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
14.900	34.500	5.200	45.200	50.400	2.965	5.545	44.279	49.824	2.931	+ 1·2	3.558	3.517	Potscherad-Wurzmes
36.900	20.600	32.100	54.800	86.900	1.889	3.906	9.363	13.269	1.659	+ 13·9	2.267	1.991	Przework-Bachórz
109.500	35.300	55.700	70.300	126.000	2.800	7.813	14.210	22 023	3.671	— 23·7	3.360	4.405	Rakonitz-Laun
37.000	20.500	27.300	56.400	83.700	2.146	27.004	55.412	82.416	2.113	+ 1·6	2.575	2.536	Rakonitz-Mlatz
115.900	75.900	82.100	220.100	302.200	2.906	82.886	200.128	283.014	2.721	+ 6·8	3.487	3.265	Rakonitz-Pl. Petschau
31.000	69.300	14.000	114.100	128.100	5.124	13.593	71.607	85.200	3.408	+ 50·4	6.149	4.090	Raudnitz-Hospozin
641.400	229.700	399.500	594.800	994.300	24.251	402.417	585.045	987.462	24.084	+ 0·7	29.101	28.901	Reichenberg-Gablonz-T.
47.700	10.200	16.400	22.100	38.500	4.813	16.583	24.223	40.806	5.101	— 5·6	5.776	6.121	Schlackenwerth-Joach.
37.200	30.200	17.500	37.900	55.400	3.693	16.271	49.844	66.115	4.408	— 16·2	4.432	5.290	Schönwehr-Elbogen
83.500	37.100	82.800	126.200	209.000	3.542	79.588	117.716	197.304	3.344	+ 5·9	4.250	4.013	Schwarzenau-Zwettl (Zlabings)
27.100	18.400	13.800	28.900	42.700	2.847	13.128	25.886	39.014	2.601	+ 9·5	3.416	3.121	Schweissing-Haid
49.600	25.300	24.600	52.600	77.200	3.509	24.988	49.408	74.396	3.382	+ 3·8	4.211	4.058	Stankau-Ronsperg
45.500	49.600	34.800	146.600	181.400	9.070	34.494	136.578	171.072	8.554	+ 6·0	10.884	10.265	Starkenbach-Rochlitz
68.800	44.700	47.600	124.200	171.800	2.070	46.184	118.424	164.608	1.983	+ 4·4	2.484	2.380	Strakonitz-Březnitz
90.500	50.700	84.000	169.500	253.500	3.570	79.997	174.488	254.485	3.584	— 0·4	4.284	4.301	Strakonitz-Winterberg
32.100	12.700	26.100	33.100	59.200	1.233	24.441	30.205	54.646	1.138	+ 8·3	1.480	1.366	Swětla-Káčow
43.200	6.600	31.700	16.900	48.600	2.025	29.682	17.379	47.061	1.961	+ 3·3	2.430	2.353	Tabor-Bechin (elektr. Betrieb
42.700	76.400	31.300	120.800	152.100	7.243	32.267	113.142	145.409	6.924	+ 4·6	8.692	8.309	Tirschnitz-Schönbach
166.600	15.400	148.400	100.100	248.500	2.037	137.599	95.702	233 301	1.912	+ 6·1	2.444	2.294	Triest-Parenzo
40.400	285.500	32.000	500.000	532.000	8.867	33.725	486.358	520.083	8.668	+ 2·3	10.640	10.402	Trzebinia-Skawce
288.500	202.100	310.200	847.100	1,157.300	8.702	317.156	835.684	1,152.840	8.668	+ 0·4	10.442	10.402	Unterkrainer Bahnen
298.500	23.500	279.700	136.500	416.200	6.606	278.120	138.768	416.888	6.617	— 0·2	7.927	7.940	Valsugana-Bahn
60.900	15.100	34.700	53.400	88.100	8.009	28.946	58 346	87.292	7.936	+ 0·9	9.611	9.523	Vöcklabruck-Kammer
229.400	146.200	159.500	255.400	414.900	4.939	162.634	254.236	416.870	4.963	— 0·5	5.927	5.956	Welser Lokalbahn.-Ges.
93.300	50 800	71.100	69.500	140.600	5.207	63.875	59.634	123.509	4.574	+ 13·8	6.248	5.489	Wippachtalb.
64.100	164.300	45.000	122.900	167.900	9.876	46.051	132.102	178.153	10.480	— 5·8	11.851	12 576	Wittmannsd. (Leobd.)-Ebenfurter E.
25.700	11.000	17.200	27.000	44.200	2.105	17.844	26.595	44.439	2.116	— 0·5	2.526	2.539	Wodňan-Moldauthein
105.800	39.200	71.800	108.500	180.300	3.220	68.376	121.525	189 901	3.391	— 5·0	3.864	4.069	Wodňan-Prachatitz
65.600	32.400	47.400	103.000	150.400	2.838	44.657	101.956	146.613	2.766	+ 2·6	3.406	3.319	Wolframs-Teltsch
41.400	19.200	24.900	48.000	72.900	4.288	23.623	48.666	72.289	4.252	+ 0·8	5.146	5.102	Wotic-Selčan
150.800	50.700	115.800	189.800	305.600	4.021	110.983	201.683	312.666	4.114	— 2·2	4.825	4.937	Ybbstalbahn
21.900	392.600	6.400	307.800	314.200	52.367	6.392	290.535	296.927	49.488	+ 5·9	62.840	59.386	Zeltweg-Fohnsdorf
168.500	157.100	145.100	346.700	491.800	5.653	149.881	349.075	498.956	5.735	— 1·4	6.784	6.882	Zeltweg-Wolfsb. u. Unterdraub.-Wöllan
77.700	45.700	50.600	122.500	173.100	3.329	48.960	122.801	171.761	3 303	+ 0·8	3.995	3.964	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
29.396	87.980	15.773	129.940	145.713	6.071	14.153	97.703	111.856	4.660	+ 30·3	7.285	5.592	Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz
14.804	97.126	4.452	65.569	70.021	14.004	4 670	72.336	77 006	15.401	— 9·1	16.805	18.481	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
													1. Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
2,191.017	7,626.210	1,170.273	10,138.597	11,308.870	111.969	1,211.953	9,326.324	10,538.277	104.339	+ 7·3	134.363	125.207	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Hauptbahnen
1,004.203	556.081	654.799	1,427.353	2,082.152	13.698	650.473	1,293.343	1,943.816	12.788	+ 7·1	16.438	15.346	Lokalb. Teplitz (Settenz)-Reichenberg
2,337.160	2,145.129	2,115.701	6,806.741	8,922.442	26.476	2,070.418	6,803.263	8,873.681	27.054	— 2·1	31.771	32.465	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
831.576	2,513.880	1,238.150	5,892.067	7,130.217	38.335	1,176.566	5,540 903	6,717.469	36.115	+ 6·1	46.002	43.338	Linie lit. A
1,438.103	4,007.529	1,932 073	10,379.685	12,311.758	52.168	1,949.537	10,175.337	12,124.874	51.377	+ 1·5	62.602	61.652	Linie lit. B
474.938	629.658	366.030	2,271.146	2,637.176	28.980	387.495	2,026.578	2,414.073	26.528	+ 9·2	34.776	31.831	Graz-Köfl. E u. B.-G.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
10,068.195	12,417.459	15,717.989	59,468.995	75,186.984	72.574	15,631.697	59,499.424	75,131.121	72.520	+ 0·1	87.089	87.024	Hauptbahnnetz
1,283.946	812.407	539.236	1,543.432	2,082.668	6.919	540.675	1,512.632	2,053.307	6.822	+ 1·4	8.303	8.186	Lokalbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
916.066	1,241.408	772.061	4,357.778	5,129.839	80.154	731.756	4,166 988	4,898.744	76.543	+ 4·7	96.185	91.852	Österr. Strecke
125.258	1,175.862	55.499	1,195.490	1,250.989	83.399	56.120	970.473	1,026.593	68.439	+ 21·8	100.078	82.127	Leoben-Vordernberger
													Österr. Nordwestbahn
4,231.789	3,413.222	5,770.868	15,356.860	21,127.728	33.643	5,787.895	15,107.129	20,895.024	33.272	+ 1·1	40.372	39.926	Garantierte Strecken
1,901.812	3,437.798	2,257.504	11,076.344	13,333.848	43.012	2,303.123	10,283.864	12,586.987	40.603	+ 6·0	51.614	48.723	Ergänzungsnetz
10,900.235	8,346.783	12,964.324	38,191.369	51,155.693	37.449	12,822.507	37,601.000	50,423.507	36.913	+ 1·5	44.939	44.296	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellsch

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Oktober 1905	1904	Im Monate Oktober 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Oktober 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . .	33	33	49.218	32.972	21.604	50.857	72.461	2.196	75.950	2.302	— 4·6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Lokalbahnen in Österreich	1.516	1.516	2,217.194	700.610	2,520.264	6,639.255	9,159.519	6.042	9,028.320	5.955	+ 1·5	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	24.855	. . . .	5.932	. . . .	5.932	1.483	5.917	1.479	+ 0·3	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	208.912	247.314	170.288	719.274	889.562	3.121	761.525	2.672	+ 16·8	285	285
Eisenbahn Wien-Aspang	89	89	58.955	52.604	43.592	108.902	152.494	1.713	159.857	1.796	— 4·6	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	36.867	84.779	20.807	233.048	253.855	3.905	251.540	3.870	+ 0·9	65	65
2. Selbständige Lokalbahnen.													
Aktien-Ges. der Wiener Lokalb. .	36	36	126.852	55.724	30.826	48.057	78.883	2.191	70.228	1.951	+ 12·3	34	34
Aujezd-Luhatschowitz	6	. . .	929	560	502	1.083	1.585	264	. . . .	. . .	. . .	0·5	. . .
Auspitzer Lokalbahn	7	7	5.878	1.785	1.483	2.368	3.851	550	3.335	476	+ 15·6	7	7
Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc) *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Böhmische Commerzialbahnen .	193	193	40.454	130.378	20.502	188.276	208.778	1.082	166.972	865	+ 25·1	193	193
Böhmisch-Leipa—Steinschönau .	22	22	5.432	1.693	2.452	3.576	6.028	274	5.152	234	+ 17·1	22	22
Bozen-Meraner Bahn	31	31	45.624	22.019	67.020	92.598	159.618	5.149	111.364	3.592	+ 43·3	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz . . .	16	16	2.682	35.983	1.004	23.096	24.100	1.506	15.498	968	+ 55·6	16	16
Brünn-Lösch	6	. . .	23.388	860	4.167	860	5.027	838	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauß & Co.	42	42	318.883	900	83.076	2.244	85.320	2.031	82.205	1.957	+ 3·8	42	42
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	4.250	2.035	4.762	9.131	13.893	555	11.658	466	+ 19·1	25	25
Friedländer Bezirksbahnen . . .	41	41	26.904	11.852	8.772	16 429	25.201	615	24.246	591	+ 4·1	41	41
Gänserndorf-Gaunersdorf . . .	22	22	11.202	4.335	5.432	6.723	12.155	552	9.282	422	+ 30·8	22	22
Gmundener elektrische Bahn . .	3	3	6.950	. . . .	1.712	. . . .	1.712	571	1.747	582	— 1·9	3	3
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3 139	2.827	2.736	8.942	11.678	467	8.765	350	+ 33·4	25	25
Hruschau—Polnisch-Ostrau . .	4	4	15.356	6.257	2.734	5.106	7.840	1.960	5.304	1.326	+ 47·8	4	4
Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway u. elektr. Straßenbahn)	15	12	147.840	115	25.151	122	25.273	1.685	20.285	1.690	— 0·3	13	12
Korneuburg-Ernstbrunn	30	. . .	8.927	7.108	5.854	12.926	18.780	626	. . . .	. . .	. . .	30	. . .
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	18	4.040	1.484	2.384	4.199	6.583	366	5.097	283	+ 29·4	18	18
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	11.108	7.866	3.548	8.175	11.723	3.908	10.023	3.341	+ 17·0	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.188	525	2 029	1.385	3.414	180	4.816	253	— 28·8	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	2.491	12.552	991	17.221	18.212	1.518	16.271	1.356	+ 12·0	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	2.262	29.941	2.311	41.510	43.821	1.461	30.203	1.006	+ 45·2	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1 200	6.420	426	8.001	8.427	562	7.660	511	+ 10·0	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	23.314	2.432	27.702	9 390	37.092	1.546	34.776	1.449	+ 6·6	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.491	13.821	1.148	14.252	15.400	1.027	14.175	945	+ 8·7	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn . . .	8	8	15.924	8.725	5.682	14.025	19.707	2.463	18.739	2.342	+ 5·2	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn .	82	82	9.722	4.782	6.397	14.515	20.912	255	16.901	206	+ 23·7	82	82
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	8.564	3.050	4.383	8.014	12.397	496	10.597	424	+ 17·0	25	25
Pielachtalbahn	75	49	15.429	5.739	12.153	13.151	25.304	337	19.096	389	— 13·4	54	49
Polna-Stecken—Polna-Stadt . .	6	. . .	1.443	1.059	669	1.994	2.663	444	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Přivoz (Oderfurt)—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	10	10	249.865	3.259	35.935	3.035	38.970	3.897	35.831	3.583	+ 8·8	10	10
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	3.377	2.697	2.491	8.634	11.125	742	9.445	629	+ 18·0	15	15
Radkersburg-Luttenberg	25	25	4.176	2.426	2.724	4.471	7.195	288	7.077	283	+ 1·7	25	25
Rohitscher Lokalbahn	29	29	3.295	2.614	2.643	7.271	9.914	342	3.799	255	+ 34·1	29	29
Saitz-Czeicz-Göding	38	38	9.687	21.762	4.384	29.313	33.697	887	36.061	949	— 6·5	38	38
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	15.934	5.067	7.509	5.930	13.439	960	16.119	1.152	— 16·6	14	14
Salzburg-Lamprechtshausen . .	25	25	10.280	4.561	7.036	9.686	16.722	669	12.793	512	+ 30·7	25.	25
Salzkammergut-Lokalb.-Aktiengesellschaft (Adhäsionsstr.) . .	67	67	15.014	4.814	20.973	12.202	33.175	495	31.354	468	+ 5·8	67	67
Schafbergbahn *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	2	3
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.) .	42	42	19.188	11.003	8.670	19.718	28.388	675	27.917	664	+ 1·6	42	42
Schneebergbahn (Zahnradstr.) . .	4	3	82	1	276	2	278	70	698	233	— 70·0	4	5
Stammersdorf-Auersthal	22	22	20.036	660	8.812	1,470	12.282	467	7.845	357	+ 30·8	22	22
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	14.774	33.334	4.931	39.812	44.743	2.486	39 908	2.217	+ 12·1	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	9.473	4.700	7.080	12 300	19.380	404	19.010	396	+ 2·0	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	892	2.578	327	3.225	3.552	592	2.489	415	+ 42·7	6	6
Steiermärkische Landesbahnen .	49	49	11.682	10.102	6.631	17.223	23.854	487	24.605	502	— 3·0	49	49
Stubaitalbahn (elektr. Betrieb) .	18	18	5.717	609	6.745	2.153	8.898	494	10.789	599	— 17·6	17	5

*) Der Verkehr war im Monate Oktober 1905 und 1904 eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1905	1904	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		Kronen				Kronen					Kronen		
514.114	301.859	208.838	507.311	716.149	21.701	202.734	534.719	737.453	22.347	— 2·9	26.041	26.816	Ostrau-Friedlander E.
													Südbahn-Gesellschaft:
19,893.768	5,691.185	28,529.214	56,452.214	84,981.428	56.056	27,588.300	54,266.212	81,854.512	53.994	+ 3·8	67.267	64.793	Hauptnetz u. Lokalb. in Österreich
512.200	. . . . .	123.315	. . . . .	123.315	30.828	126.653	. . . . .	126.653	31.663	— 2·6	36.994	37.996	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,982.812	1,817.675	1,483.813	5,776.379	7,260.192	25.474	1,550.822	5,638.232	7,189.054	25.224	+ 1·0	30.569	30.268	Süd-Nordd. Verbindgsb.
752.656	467.152	636.861	1,015.281	1,652.142	18·563	642 255	1,088.637	1,730.892	19.448	— 4·5	22.276	23.338	Wien-Aspang Bahn
364.331	647.190	239.108	2,090.570	2,329.678	35.841	238.537	2,058.512	2,297.049	35.339	+ 1·4	43.009	42.407	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													2. Selbst. Lokalbahnen.
1,797.464	481.341	379.274	473.264	852.538	25.075	380.240	417.446	797.686	23.461	+ 6·9	30.090	28.153	A.-G. d. Wiener Lokalb.
929	560	502	1.083	1.585	3.170	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.804	. . .	Aujezd-Luhatschowitz
49.451	16.734	11.905	19.648	31 553	4.508	11.962	20.232	32.194	4.599	— 2·0	5.410	5.519	Auspitzer Lokalbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	Belvedere in Prag-Tiergarten (Bubenc)
357.403	300.593	181.684	708.873	890.557	4.614	186.291	682.885	869.176	4.504	+ 2·4	5.537	5.405	Böhm. Kommerzialb.
46.267	21.378	22.097	33.779	55.876	2.540	21.541	22.674	44.215	2.010	+ 26·4	3.048	2.412	B.-Leipa-Steinschönau
390.381	127.313	556.675	514.389	1,071.064	34·550	494.149	372.700	866.849	27.963	+ 23·5	41.460	33.556	Bozen-Meraner Bahn
28 030	62.741	11.329	50.515	61.844	3.865	11.692	70.793	82.485	5.155	— 25·0	4.638	6.186	Brandeis-Neratowitz
78.130	1.415	15.612	1.656	17.268	8.634	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	10.361	. . .	Brünn-Lösch
3,284.587	9.391	874.659	24.351	899.010	21.405	836.830	23.485	860.315	20.484	+ 4·5	25.686	24.581	Dampftramway-Ges. vorm. Krauß & Co
34.086	16.487	33.866	64.095	97.961	3 918	32 417	70.762	103.179	4.127	— 5·1	4.702	4.952	Deutschbrod-Humpoletz
263.857	105.066	90.993	169.075	260.068	6.343	88.329	156.980	245.309	5.983	+ 6·0	7.612	7.180	Friedländer Bezirksb.
96.263	23.065	49.803	47.468	97.271	4.421	48.658	36.492	85.150	3.870	+ 14·2	5.305	4.644	Gänsernd.-Gaunersd.
104.385	. . . . .	27.959	. . . . .	27.959	9 319	26.572	. . . . .	26.572	8.857	+ 5·2	11.183	10.628	Gmundener elektr. Bahn
27.326	15.716	19.850	44.350	64.200	2.568	20.826	48.545	69.371	2.775	— 7·5	3.082	3.330	Gr.-Priesen-W.-Auscha
161.187	43.572	27.081	36.130	63 211	15.803	28.005	28.537	56.542	14.138	+ 11·8	18.964	16.966	Hruschau—Poln.-Ostrau
1,190.438	2.016	231.056	2.043	233.099	17.931	201.224	738	201.962	16.830	+ 6·5	21.517	20.196	Innsbruck-Hall i. T. (Dampft. u. elek. Strb.)
95.790	38.528	69.468	76.265	145.733	4.857	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	5.828	. . .	Korneuburg-Ernstbrunn
36.827	14.329	20.622	37.956	58.578	3.254	21.492	32.342	53.834	2.990	+ 8·8	3.905	3.588	Kühnsdorf-Eisenkappel
103 753	55.974	25.413	54.062	79.475	26.492	25.204	46.875	72.079	24.026	+ 10·3	31.790	28.831	Kuttenberger Lokalb.
33.575	6.498	21.342	15.438	36.780	1.409	21.135	16.441	37.576	1.978	— 28·8	1.691	2.374	Laibach-Oberlaibach
28.580	52.064	11.189	53 316	64.505	5.375	11.450	55.773	67.223	5.602	— 4·1	6.450	6.722	Lundenburg-Eisgrub
23.332	61.338	21.215	74.971	96.186	3.206	19.599	58 023	77.622	2.587	+ 23·9	3.847	3.104	Melnik-Mšeno
12.491	11.711	5.100	17.026	22.126	1.475	5.349	15.789	21.138	1.409	+ 4·7	1.770	1.691	Mšeno—Unter-Cetno
180.154	19.152	247.659	77.600	325.259	13.552	250.143	68.216	318.359	13.265	+ 9·7	16.262	15.918	Mori-Arco-Riva a. G.
24.289	67.784	10.816	76.220	87.036	5.802	10.221	74.958	85.179	5.679	+ 2·2	6.962	6.815	Mutenitz-Gaya
142.955	70.256	49.791	115.853	165.644	20.705	45.195	105.038	150.233	18.779	+ 10·3	24.846	22.535	Neutitscheiner Lokalb.
104.807	54.617	77.736	141.685	219.421	2.676	75.249	136.715	211.964	2.584	+ 3·6	3.211	3.101	N.-Ö. Waldviertelbahn
81.261	16.776	39.929	54.951	94.880	3.795	36.071	44.492	80.563	3.223	+ 17·8	4.554	3.868	Otrokowitz-Wisowitz
136.910	41.814	107.878	90.785	198.663	3.548	86.665	92.114	178.779	3.648	— 2·7	4.258	4.378	Pielachtalbahn
14.484	5.216	5.172	8.714	13.886	2 314	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.777	. . .	Polna-Steck.—Polna-St.
2,258.121	29.359	323.128	30.197	353.325	35.333	286.141	38.039	324.180	32.418	+ 9·0	42.400	38.902	Přivoz (Oderfurt)-M.-Ostrau-Witkow.-Ellg.
34.723	23.870	23.877	59.919	83.796	5.586	22.983	64.908	87.891	5.859	— 4·7	6.703	7.030	Reichenau a/K.-Solnitz
40.025	24.424	24.458	45.126	69.584	2.783	23.077	37.314	60.391	2.416	+ 15·2	3.340	2.899	Radkersburg-Luttenbg.
41.053	17.078	37.095	51.065	88.160	3.040	38.170	50.962	89.132	3.073	— 1·1	3.648	3.688	Rohitscher Lokalbahn
76.143	72.278	36.053	113.069	149.122	3.924	34.594	121.769	156.363	4.115	— 4·6	4.709	4.938	Saitz-Czeicz-Göding
354.859	51.488	140.074	74.187	214.261	15.304	135.402	74.203	209.605	14.972	+ 2 3	18.365	17.966	Salzburger Eisenb. u. Tr.
103.624	35.138	66.106	65.857	131.963	5.279	63.708	55.566	119.274	4.771	+ 10 6	6.335	5.725	Salzburg-Lamprechtsh.
224.104	39.204	321.098	106.804	427.902	6.387	312.609	109.079	421.688	6.294	+ 1·5	7.664	7.553	Salzkammergut-Lokalb. (Adhäsionsstrecken)
10.101	10	63.579	74	63.653	21.218	59.927	. . . . .	59.927	19.976	+ 6·2	25.462	23.971	Schafbergbahn
261.991	97.327	151.546	177.422	328.968	7.832	145.959	176.790	322.749	7.684	+ 1·9	9.399	9.221	Schneebergb. (Adh.)
19.474	188	59.802	799	60.601	15.152	55.739	1.383	57.122	11.424	+ 32·6	18.182	13.709	Schneebergb. (Zahnr.)
162.298	6.333	69.897	13.258	83.155	3.780	60.423	10.479	70.902	3.223	+ 17·3	4.536	3.868	Stammersdorf-Auersthal
125.632	333.587	42.743	379.048	421.791	23.433	39.317	339.387	378.704	21.039	+ 11·4	28.120	25.247	Stauding-Stramberger L.
109.349	41.089	82.660	105.660	188.320	3.924	80.150	107.810	187.960	3.915	+ 0·2	4.709	4.698	Steyrtal-Bahn
10.583	27.368	3.720	33.329	37.049	6.175	3.272	32.369	35.641	5.940	+ 4·0	7.410	7.128	Stramberg-Wernsdorf
131.212	98.153	75.560	167.615	243.175	4.963	79.041	162.202	241.243	4.923	+ 0·8	5 956	5.908	Steiermärk. Landesb.
98.901	4.481	140.214	18.146	158 360	9.315	70.071	779	70.850	14.170	— 34·3	11.178	17.004	Stubaitalb. (elekt.B.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Oktober 1905	1904	Im Monate Oktober 1905 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Oktober 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1904: im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Swoleňoves-Smečna	10	10	2 527	20.280	373	25.350	25.723	2.572	36.984	3.699	— 30·5	10	10
Troppau-Grätz	8	...	4.735	685	1.513	1.167	2.680	335	....	...	...	3	...
Überetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	5.092	4.046	16 020	18.352	34.372	2 292	27.661	1.844	+ 24·3	15	15
Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	8	8	552	2.575	169	7.519	7.688	961	7.132	892	+ 7·8	8	8
Zillertalbahn	32	32	10.246	1.487	11.278	5.919	17.197	537	12.245	383	+ 40·2	32	32
Summe	21.056	20.718	14,835.991	13,068.920	14,104.485	50,624.895	64,729.380	3.074	61,996.005	2.992	+ 2·7	20.884·5	20.600
B. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen.													
1. Mit Dampfbetrieb.													
Achenseebahn [1])	...	6·31	....	....	....	....	....	...	3.421	...	...	...	...
Gaisbergbahn	5·25	5·25	117	17	832	254	1.086	...	1.749	...	...	...	...
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn	8·37	8·37	2.905	178	2.310	623	2.933	...	3.900	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	10.305	60	4.767	188	4.955	...	7.752	...	...	...	...
Königshof-Beraun-Koněprus	11·93	11·93	....	12.840	....	12.973	12.973	...	14.962	...	...	...	...
Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt	3·37	3·37	15.412	....	2.455	....	2.455	...	2.115	...	...	...	...
2. Mit elektrischem Betriebe.													
Aussiger elektrische Straßenbahn	8·83	8·83	195.307	....	18.937	....	18.937	...	18.332	...	...	...	...
Bielitz-Zigeunerwald	4·85	4·85	31.326	....	3.600	....	3.600	...	4.298	...	...	...	...
Brünner elektrische Straßenbahn	22·20	22·20	548.149	12.370	73.619	15.954	89 573	...	92.667	...	...	...	...
Brüx-Oberleutensdorf-Fohnsdorf	12·91	12·91	67.094	....	12.230	....	12.230	...	12.862	...	...	...	...
Czernowitzer elektr. Straßenbahn	6·44	6·44	144.391	....	14.900	....	14.900	...	13.412	...	...	...	...
Dornbirn-Lustenau	11·13	11·13	20.938	56	5.665	459	6.124	...	6.733	...	...	...	...
Gablonzer elektr. Straßenbahn	22·78	22·23	148 343	2.814	28.376	7.072	35.448	...	33.150	...	...	...	...
Grazer elektrische Kleinbahnen	32·19	32·19	605.137	....	102.506	....	102.506	...	103.026	...	...	...	...
Graz-Maria Trost	5·13	5·13	28.172	....	6.565	....	6.565	...	7 753	...	...	...	...
Krakauer elektrische Kleinbahn	10·69	10·69	472.700	....	42.298	....	42.298	...	40.200	...	...	...	...
Laibacher elektr. Straßenbahn	5·11	5·11	80.239	....	9.544	....	9.544	...	10.020	...	...	...	...
Lemberger elektr. Straßenbahn	8·33	8·33	729.166	....	65.616	....	65.616	...	56.866	...	...	...	...
Marienbader elektr. Stadtbahn	2·20	2·20	14.862	....	1.618	....	1.618	...	1.639	...	...	...	...
Mendelbahn (Kaltern - Mendel) [Adhäsions- u. Drahtseilbahn]	4·55	4·55	5.654	14	12.725	185	12 910	...	12.417	...	...	...	...
Olmützer elektrische Straßenbahn	5·35	5·35	94.637	....	14.768	....	14.768	...	14.699	...	...	...	...
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	9·35	78.471	....	10.459	....	10.459	...	10.891	...	...	...	...
Polaer elektrische Straßenbahn	4·75	4·75	96.258	....	9.852	....	9.852	...	10.446	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	154.064	....	22.565	....	22.565	...	20.997	...	...	...	...
Prager elektrische Straßenbahn	46·78	45·29	2,157.345	....	272.675	....	272.675	...	254.752	...	...	...	...
Reichenberger elektr. Straßenb.	7·21	6·14	153.554	....	18.746	....	18.746	...	16.903	...	...	...	...
Teplitz-Eichwald	10·52	10·52	129.845	....	16.762	....	16.762	...	15.995	...	...	...	...
Triester Tramway, elektr. Linien	17·30	17·30	817.836	....	91.778	....	91.778	...	86.498	...	...	...	...
Triester elektrische Kleinbahn, Triest-Opčina	5·18	5·18	21.370	96	11.612	366	11.978	...	14.055	...	...	...	...
Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr	11·91	11·91	230.722	....	36.641	....	36.641	...	39.679	...	...	...	...
Wien (Praterstern)-Kagran [2])	...	5·28	....	....	....	....	....	...	13.794	...	...	...	...
Wiener städtische elektrische Straßenbahnen [3])	183·80	178·26	16,586 432	....	2,351.555	....	2,351.555	...	2,314.182	...	...	...	...
3. Drahtseilbahnen.													
Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag	0·11	0·11	35.601	....	1.094		1.094		1.069		...	...	...
Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag	0·40	0·40	2.020	....	297	....	297	...	606	...	...	...	...
Salzburg-Festg. Hohensalzburg	0·20	0·20	4.864	....	955	....	955	...	1.442	...	...	...	...
Schloßbergbahn in Graz	0·21	0·21	6.367	....	1.235	....	1.235	...	1.492	...	...	...	...
Summe	502·15	505·09	23,689.603	28 445	3,269 557	38.074	3,307.631	...	3,264.774	...	...	...	...

[1]) Der Verkehr war im Monate Oktober 1905 eingestellt.

[2]) Die Ergebnisse der von der Gemeinde Wien erworbenen elektrischen Straßenbahn Wien (Praterstern)-Kagran erscheinen ab 1. Jänner 1905 unter den Wiener städtischen elektrischen Straßenbahnen ausgewiesen.

[3]) Am 16. Oktober 1905 — dem Tage der Aktivierung des Winterfahrplanes — wurde auf der 0·66 km langen Strecke „Niederhofstraße" im XII. Bezirke der Verkehr eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Oktober 1905: für Personen und Gepäck (Kronen)	1905: für Güter (Kronen)	1905: im ganzen (Kronen)	1905: pro Kilom. (Kronen)	1904: für Personen und Gepäck (Kronen)	1904: für Güter (Kronen)	1904: im ganzen (Kronen)	1904: pro Kilom. (Kronen)	Differenz pro Kilom. in Prozent	Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate: 1905 (Kronen)	1904 (Kronen)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
27.387	219.791	4.108	274.746	278.854	27.885	4.093	291.803	295.896	29.590	— 5·8	33.462	35.508	Swoleňoves-Smečna
44.528	3.140	13.299	4.917	18.216	6.072	...	...	...	...	...	7.286	...	Troppau-Grätz
138.916	23 389	128.541	98.499	227.040	15.136	133.303	97.849	231.152	15.410	— 1·8	18.163	18.492	Überetscherbahn
17.540	22.466	5.996	65.498	71.494	8.937	5.874	60.214	66.088	8.261	+ 8·2	10.724	9.913	Wickwitz-Gießhübl S.
111.458	19.473	125.316	63.648	188.964	5.905	122.561	52.243	174.804	5.463	+ 8·1	7.086	6.556	Zillertalbahn
150,777.593	96,921.772	155,135.726	411,267.465	566,403.191	27.121	151,055.954	398,120.135	549,176.089	26.659	+ 1·7	32.545	31.991	**Summe**
													B. Kleinbahnen u. diesen gleichzuhaltende Bahnen.
													1. Mit Dampfbetrieb.
41.465	1.438	69.372	6.385	75.757	...	72.897	5.834	78.731	...	...	...	...	Achenseebahn
29.338	211	67.294	2.934	70.228	...	68.538	2.730	71.268	...	...	...	...	Gaisbergbahn
117.628	2.792	80.919	9.520	90.439	...	81.970	3.684	85.654	...	...	...	...	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn
172.300	760	93.253	3.069	96.322	...	100.217	3.272	103.489	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
...	141.723	...	146.681	146.681	...	...	144.568	144.568	...	...	...	...	Königshof-B.-Koněprus
137.973	...	22.574	...	22.574	...	20.627	...	20.627	...	...	...	...	Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt
													2. Mit elektr. Betriebe.
1,835.061	...	179.476	...	179.476	...	177.797	...	177.797	...	...	...	...	Aussiger elektr. St.B.
457.907	...	75.721	...	75.721	...	79.887	...	79.887	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
5,901.499	89.239	752.206	118.172	870.378	...	737.281	133.535	870.816	...	...	...	...	Brünner elektr. St.B.
622.991	...	120.113	...	120.113	...	131.988	...	131.988	...	...	...	...	Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf
1,556.461	...	159.437	...	159.437	...	140.083	...	140.083	...	...	...	...	Czernowitzer elek. St.B
206.919	372	55.494	3.266	58.760	...	62.939	2.130	65.069	...	...	...	...	Dornbirn-Lustenau
1,326.281	20.764	259.129	55.346	314.475	...	234.726	56.427	291.153	...	...	...	...	Gablonzer elektr. St.B.
6,097.168	...	1,031.654	...	1,031.654	...	998.062	...	998.062	...	...	...	...	Grazer elektr. Kleinb.
383.371	...	89.627	...	89.627	...	89.245	...	89.245	...	...	...	...	Graz-Maria Trost
4,423.700	...	400.488	...	400.488	...	374.129	...	374.129	...	...	...	...	Krakauer elektr. Kleinb.
806.830	...	98.780	...	98.780	...	95.139	...	95.139	...	...	...	...	Laibacher elektr. St.B.
6,668.561	...	622.471	...	622.471	...	545.752	...	545.752	...	...	...	...	Lemberger elektr. St.B
288.203	...	62.906	...	62.906	...	61.123	...	61.123	...	...	...	...	Marienbader elektrische Stadtbahn
52.709	499	129.786	4.907	134.693	...	131.865	3.664	135.529	...	...	...	...	Mendelbahn (Kaltern-Mendel) (Adhäs.- u. Drahtseilb.)
909.339	...	139.683	...	139.683	...	137.130	...	137.130	...	...	...	...	Olmützer elektr. Str.B.
968.539	...	116.471	...	116.471	...	120.750	...	120.750	...	...	...	...	Pilsener elektr. Kleinb.
885.159	...	98.900	...	98.900	...	87.097	...	87.097	...	...	...	...	Polaer elektr. Straßenb.
1,363.126	...	202.019	...	202.019	...	189.711	...	189.711	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
19,981.100	...	2,635.808	...	2,635.808	...	2,394.236	...	2,394.236	...	...	...	...	Prager elektr. Straßenb.
1,524.231	...	189.739	...	189.739	...	174.885	...	174.885	...	...	...	...	Reichenberger el. St.B.
1,285.002	...	189.032	...	189.032	...	184.849	...	184.849	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
8,169.087	...	934.499	...	934.499	...	901.595	...	901.595	...	...	...	...	Triester Tramway, elektr. Linien
283.414	5.651	143.802	17.386	161.188	...	139.425	15.766	155.191	...	...	...	...	Triester elektr. Kleinb., Triest-Opčina
2,353.155	...	404.757	...	404.757	...	390.933	...	390.933	...	...	...	...	Tramway- und Elektrizitäts-Ges. Linz-Urfahr
...	...	...	...	...	...	137.766	...	137.766	...	...	...	...	Wien (Praterst.)-Kagran
50,773.683	...	21,515.211	...	21,515.211	...	20,489.331	...	20,489.331	...	...	...	...	Wiener städtische elektrische Straßenbahnen
													3. Drahtseilbahnen.
331.348	...	11.588	...	11.588	...	10.960	...	10.960	...	...	...	...	Kaiser Franz Joseph-Brücke—Belvedere in Prag
75.838	...	11.451	...	11.451	...	12.927	...	12.927	...	...	...	...	Kleinseite (Aujezd)-Laurenziberg in Prag
115.007	...	39 258	...	39.258	...	38.271	...	38.271	...	...	...	...	Salzburg-Festung Hohensalzburg
120.462	...	22.076	...	22.076	...	23.106	...	23.106	...	...	...	...	Schloßbergbahn in Graz
120,264.855	263.449	31,024.994	367.666	31,392.660	...	29,637.237	371.610	30,008.847	...	...	...	...	**Summe**

Nach den provisorischen Ermittlungen stellten sich die Transporteinnahmen der westlichen Staatsbahnen im Monate Oktober 1905 im Personenverkehre auf K 3,767.300 (3,123.000 Reisende), im Güterverkehre auf K 13,425.800 (3,117.100 t), jene der östlichen Linien im Personenverkehre auf K 1,702.400 (928.100 Reisende), im Güterverkehre auf K 5,036.100 (675.600 t).

Gegenüber dem definitiven Erfolge des Monates Oktober 1904 ergibt die Gesamteinnahme des Berichtsmonates im Personenverkehre ein Plus von K 5332 (+ 32.600 Reisende), im Güterverkehre ein Plus von K 1,074.281 (+ 303.100 t).

Im Personenverkehre erzielten bloß die westlichen Staatsbahnen eine Mehreinnahme, und zwar im Betrage von K 34.688 (+ 38.700 Reisende), während die östlichen Linien einen Ausfall von K 29.356 (— 6100 Reisende) erlitten. Von dem höheren Ergebnisse aus der Güterbeförderung entfallen K 867.884 (+ 288.600 t) auf das westliche und K 206.397 (+ 14.500 t) auf das östliche Staatsbahnnetz.

Die verhältnismäßig geringe Zunahme des Personenverkehres auf den westlichen Staatsbahnen, sowie der schwache Ausfall, welchen die östlichen Staatsbahnen in diesem Transportzweige aufweisen, ist zumeist auf die kühle und regnerische Witterung des diesjährigen Monates Oktober zurückzuführen.

Dagegen erhielt der Güterverkehr des westlichen Staatsbahnnetzes aus der regen Verfrachtung von Zuckerrüben und Kalk, ferner von Kohle, insbesondere für Zuckerfabriken und nach dem Auslande, dann auch von Obst, Getreide und Erz eine kräftige Förderung, und zeigt sowohl das beförderte Quantum als auch die Einnahme ein beträchtliches Mehrergebnis.

Auch auf den Staatsbahnen in Galizien waren es zunächst die Artikel Rübe und Kohle, die in größeren Mengen gefahren wurden. Außerdem gelangten noch Eier, Petroleum, Obst und Zucker in stärkeren Quantitäten zur Beförderung.

Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 km.)

In der Zeit	Befördert wurden		Einnahme für		Zusammen		Differenz 1905 gegen 1904
	Personen	Güter	Personen und Gepäck	Güter	1905	1904	
	Anzahl	Tonnen	Kronen				
Vom 1. bis Ende Oktober . . .	2,317.400	66.600	322.300	90.800	413.100	408.236	+ 4 864
Vom 1. Jänner bis Ende Oktober .	24,777.600	570.500	3,514.400	732.000	4,246.400 *)	4,117.442	+ 128.958

*) Hierin Differenz der definitiven Buchungen pro Juli 1905 gegenüber der publizierten provisorischen Ziffer: — K 17.272.

Nach der provisorischen Ermittlung blieb die Einnahme der Wiener Stadtbahn im Monate Oktober 1905 im Personenverkehre um K 5163 (— 38.900 Reisende) gegenüber den definitiven Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre zurück, während die Einnahme des Güterverkehres eine Zunahme um K 10.027 (+ 14.400 t) ausweist.

Die Gesamteinnahme der abgelaufenen 10 Monate dieses Jahres zeigt gegenüber derselben Periode des vorangegangenen Jahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 12.188 und im Güterverkehre eine solche von K 116.770.

Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów. Der Personenverkehr ergab eine Steigerung um K 1265 (+ 1300 Reisende), der Güterverkehr um K 5478 (+ 1400 t) gegenüber dem Oktober 1904.

Die Zunahme des Güterverkehres resultiert hauptsächlich aus stärkeren Verfrachtungen von Getreide und Mahlprodukten, dann auch von Kohle und Schnitt- und Brennholz.

Bukowinaer Lokalbahnen. In der Personenbeförderung zeigt sich eine Mehreinnahme von K 477 (+ 3100 Reisende), im Güterverkehre dagegen ein Ausfall von K 57.197 (— 16.800 t), welch letzterer auf die zehntägige Einstellung des Güterverkehres infolge Brückenbeschädigung in der Strecke Frassin—Molit zurückzuführen ist.

Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld.
Personenverkehr + K 1.254 (+ 3100 Reisende),
Güterverkehr . + K 12.387 (+ 5500 t).

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg-Friedberg.
Personenverkehr + K 9.272 (+ 8700 Reisende),
Güterverkehr . + K 5.510 (+ 3700 t).

Das höhere Ergebnis dieser zwei Lokalbahnen im Personenverkehre steht mit der am 15. Oktober 1905 erfolgten Eröffnung der Strecke Hartberg—Friedberg im Zusammenhange. Die Mehreinnahme beider Lokalbahnen im Güterverkehre entspringt zumeist aus der stärkeren Beförderung von Obst infolge der günstigen Obsternte dieses Jahres.

Lokalbahn Jičin-Rowensko-Turnau.
Personenverkehr + K 392 (+ 900 Reisende),
Güterverkehr . + K 8.780 (+ 4100 t).

Lokalbahn Laun-Libochowitz.
Personenverkehr + K 214 (+ 1000 Reisende),
Güterverkehr . + K 9.887 (+ 5600 t).

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes.
Personenverkehr — K 76 (— 200 Reisende),
Güterverkehr . + K 12.779 (+ 9500 t).

Lokalbahn Raudnitz-Hospozin.
Personenverkehr — K 88 (— 100 Reisende),
Güterverkehr . + K 41.102 (+18.400 t).

Die beträchtliche Mehreinnahme dieser vier Lokalbahnen im Güterverkehre ist zum größten Teile in den starken Transporten von Zuckerrüben, entsprechend der außergewöhnlich günstigen Rübenernte dieses Jahres, begründet.

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist um K 180 (— 200 Reisende) gegenüber dem Erfolge des gleichen Monates im Vorjahre zurückgeblieben. Die beträchtliche Minusdifferenz von K 68.660 (— 1800 t), welche der Güterverkehr ausweist, rührt zum größten Teile daher, daß im Oktober 1904 dieser Lokalbahn aus Kartellabrechnungen ein außergewöhnlich hoher Betrag gutgeschrieben wurde, wonach also ungleichartige Vergleichsziffern einander gegenüberstehen.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. a) Hauptbahnen. Die im Monate Oktober 1905 erzielte Mehreinnahme resultiert aus dem stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro Juli 1905 ergab ein Plus von K 9157, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 11,308.870 bereits inbegriffen ist.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die Mehreinnahme ist auf die Zunahme des Güterverkehres zurückzuführen.

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro Juli 1905 resultiert ein Plus von K 7832, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 2,082.152 bereits enthalten ist.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahme stammt hauptsächlich aus der größeren Frequenz der Bedarfsartikel für die stärkere Zuckerkampagne.

Bozen-Meraner Bahn. Die Einnahmensteigerung ist beim Personenverkehre durch die günstige Kursaison, beim Güterverkehre durch die gute Obst- und Weinernte und die regere Bautätigkeit verursacht worden.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Oktober 1905 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 9741, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 119.459, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 129.200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 4383, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 22.283, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 17.900 ergeben.

Die Mehreinnahmen bei beiden Unternehmungen resultieren aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern.

Die definitiven Richtigstellungen pro Juni 1905 ergaben Mehreinnahmen, und zwar beim Unternehmen lit. A von K 15.854 und beim Unternehmen lit. B von K 4597, welche in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen bereits berücksichtigt sind.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. und Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. Die Mehreinnahmen wurden durch die gute Obsternte veranlaßt, welche eine Erhöhung der Frequenz zu den Märkten hervorrief.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Oktober 1905 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 40.127 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 30.827.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 124.254 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 194.441.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	20.691 t
Zucker, raffiniert	„	9.889 t
Zucker, roh	„	8.863 t
Erzen und Schlacken	„	19.384 t
Eisen und Stahl	„	5.779 t
Kohlen	„	30.210 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 10.684 Personen und das Erträgnis um K 5175 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 16.919 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 313 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	4.510 t
Zucker, raffiniert	„	250 t
Holz aller Art	„	1.285 t
Erzen und Schlacken	„	1.331 t
Eisen und Stahl	„	541 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Zucker, roh	um	1.275 t
Steinen aller Art	„	5.967 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 5436 Personen ab und das Erträgnis um K 616 zu. Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 2897 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 4105 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Getreide aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Holz aller Art, Steine aller Art, Erze und Schlacken, Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Lokalbahnen führt der Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres zu folgenden Ergebnissen:

Lokalbahn	Personenverkehr		Güterverkehr			
	Anzahl der Personen	Einnahmen in Kronen	Tonnen	Einnahmen in Kronen	Mehr- Beförderung hauptsächlich bei folgenden Artikeln	Minder- Beförderung hauptsächlich bei folgenden Artikeln
Seitz-Czeicz-Göding . .	+ 449	+ 386	— 2024	— 2750	—	—
Otrokowitz-Zlin-Wisowitz	+ 466	+ 449	+ 449	+ 1351	—	—
Auspitz Station - Auspitz Stadt	— 269	+ 21	+ 205	+ 495	Getreide aller Art, Steine aller Art	Holz aller Art
Mutenitz-Gaya	+ 111	+ 104	+ 385	+ 1121	Steine aller Art	—
Lundenburg-Eisgrub . .	+ 18	+ 8	+ 989	+ 1933	Steine aller Art	Getreide aller Art
Stramberg-Wernsdorf . .	+ 117	+ 72	+ 574	+ 991	Steine aller Art	—

Die definitive Abrechnung der Einnahmen pro Juli 1905 ergab ein Plus von K 264.899, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 75,186.984 schon enthalten ist.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke). Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen pro Juni 1905 resultiert ein Plus von K 19.745, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 5,129.839 bereits berücksichtigt ist.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus. Die Mindereinnahme im Monate Oktober 1905 wurde durch die Abnahme der Verfrachtung von Kalkstein herbeigeführt.

Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Oktober 1905 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Oktober 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Österr. Nordwestbahn:				
Garantiertes Netz . . .	+ 22.630	Personen	+ K	62.338
Ergänzungsnetz . . .	— 9	„	+ „	16.963
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 18.730	„	+ „	22.661

Die erzielten Mehreinnahmen auf dem garantierten Netze der Österr. Nordwestbahn, sowie auf den Linien der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn entsprechen der größeren Personenfrequenz. Die Mehreinnahmen auf dem Ergänzungsnetze bei fast gleicher Personenfreqenz ist auf die Zunahme des Verkehres auf weiteren Strecken zurückzuführen.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro Oktober 1905, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Öst. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 89.047 t	+ K 315.044
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 81.525 t	+ „ 264.842
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	+ 35.343 t	+ „ 105.376

Die erzielten Mehreinnahmen entsprechen der größeren Güterbewegung.

Der stärkere Elbe- und Donau-Umschlagsverkehr und die mit der stärkeren Zuckerkampagne im Zusammenhange stehende Verfrachtung von Rüben und sonstigen Roh- und Hilfsstoffen haben zur Hebung des Güterverkehres beigetragen.

Die definitiven Abrechnungen pro Juni 1905 ergaben Mehreinnahmen, und zwar beim garantierten Netze von K 81.291, beim Ergänzungsnetze von K 58.340 und bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn von Kronen 56.308, welche in den Ziffern der bisherigen Gesamteinnahmen schon inbegriffen sind.

Österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die definitive Richtigstellung der Einnahmen pro Juni 1905 ergab ein Plus von K 182.078, das in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 51,155.693 bereits enthalten ist.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluß der Lokalbahnen, im Monate Oktober 1905 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 151.570 erfahren, indem der Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 2969, der Frachtenverkehr dagegen eine Mehreinnahme von Kronen 154.539 ergab.

Die gesellschaftlichen Lokalbahnen haben gleichfalls Mehreinnahmen erfahren.

Dieselben betrugen bei der

Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben		K 461
Personenverkehr	— K 227	
Frachtenverkehr	+ K 688	
Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg		K 1.583
Personenverkehr	+ K 1.091	
Frachtenverkehr	+ K 492	

und bei der

elektrischen Bahn Mödling-Brühl . K 15

Von den Pachtbahnen weisen nachfolgende eine Zunahme der Erträgnisse aus:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . K 2.315
Personenverkehr + K 6
Frachtenverkehr + K 2.309
Leoben-Vordernberger Bahn . . . K 34.110
Personenverkehr + K 323
Frachtenverkehr + K 33.787
Graz-Köflacher Bahn . . . . K 29.882
Personenverkehr — K 2.020
Frachtenverkehr + K 31.902
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . K 118
Personenverkehr + K 107
Frachtenverkehr + K 11
Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee . . . . K 2.316
Personenverkehr + K 582
Frachtenverkehr + K 1.734

Eine Abnahme in den Einnahmen zeigte sich hingegen bei der
Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . K 1.402
Personenverkehr — K 391
Frachtenverkehr — K 1.011

Aus der definitiven Richtigstellung der Einnahmen des Hauptbahn- und Lokalbahnnetzes (exkl. der elektrischen Bahn Mödling-Brühl) pro Juli 1905 resultiert ein Plus von K 505.437, welches in der Ziffer der bisherigen Gesamteinnahmen per K 84,981.428 schon berücksichtigt ist.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Oktober 1905 wurden 1015 Personen weniger befördert und hierbei um K 1785 weniger eingenommen als im gleichen Monate des Jahres 1904.

Im Güterverkehre ergibt sich ein Ausfall von 5084 t und eine Mindereinnahme von K 5578, welches Ergebnis durch die geringe Verfrachtung von Ziegeln und der gänzlichen Einstellung der im Vorjahre noch stattgefundenen Holztransporte nach dem Auslande erklärt ist.

Im gesamten verbleibt somit eine Mindereinnahme von K 7363.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecken. Im gesamten ergibt sich eine Mehreinnahme von K 471.

Schneebergbahn. Zahnradstrecke. Der Betrieb der Zahnradstrecke wurde mit 11. Oktober 1905 eingestellt. Insgesamt ergibt sich eine Mindereinnahme von K 420.

Industrierat.

In der am 6. Dezember unter dem Vorsitze des Herrn Leiters des Handelsministeriums stattgefundenen Sitzung des Industrierates wurde der Dringlichkeitsantrag Economo, die Regierung zu ersuchen, das geltende Marine-Subventionsgesetz vom 27. Dezember 1893 auf ein weiteres Jahr provisorisch zu verlängern, ohne Debatte einstimmig angenommen.

Mitglied Dr. Frieß begründet sodann in Vertretung des Mitgliedes Singer, der das Referat wegen seines Eintrittes in den Verwaltungsrat des Lloyd niedergelegt hatte, den von diesem erstatteten Bericht über die Tarife und die Subventionen des Österreichischen Lloyd. Redner weist auf den Zusammenhang zwischen den Tarifen und der Subvention hin. Er müsse konstatieren, daß die Tarife, die er einer ausführlichen Besprechung unterzieht, derart erstellt seien, daß sie keine Minderung der Einnahmen des Lloyd herbeiführen. Es sei aber weiter mit Befriedigung zu konstatieren, daß die Tarife einverständlich mit dem Lloyd erstellt werden und in Zukunft sich der Geschäftsverkehr mit dem Lloyd glatt abwickeln werde, was zur Vermehrung des Frachtenquantums und der Frachteneinnahmen führen werde. Er weist auf die große Zunahme des Verkehres in den letzten zwölf Jahren, welche ca. 100 Prozent betrage, und auf die Entwicklung Triests hin. Die Verbesserungen im Betriebe, die Einstellung leistungsfähiger Schiffe und die zukünftige Entwicklung Triests würden die Prosperität des Lloyd herbeiführen.

Mitglied Schweiger teilt mit, die vorgelegten Tarifentwürfe seien in zahllosen Sitzungen einvernehmlich zwischen den Industriellen, den Exporteuren und dem Lloyd vereinbart worden, entsprechen den wichtigsten Anforderungen und seien geeignet, den Verkehr nicht nur auf seiner jetzigen Höhe zu erhalten, sondern auch zu erweitern.

Mitglied Pacher stellt folgenden Antrag: „Das k. k. Handelsministerium wird ersucht, im Sinne des ihm laut Artikel VI des Vertragsentwurfes zustehenden Rechtes, den Österreichischen Lloyd dazu zu verhalten, im Importe der Rohstoffe nach Triest (Baumwolle, Jute, Kolonialwaren) keine höheren Frachtraten einzuheben, als solche für den Verkehr mit den Konkurrenzhäfen des Auslandes erstellt werden, sowie dafür Sorge zu tragen, daß sowohl jetzt als auch in Zukunft das Verhältnis der Frachtraten des Österreichischen Lloyd zu jenen anderer Schiffahrts-Unternehmungen nach konkurrierenden ausländischen Häfen einer regelmäßigen, fortlaufenden Kontrolle unterzogen werden.“

Mitglied Kommerzialrat Escher verweist auf das zwischen dem Lloyd und der „Adria“ abgeschlossene Tarifkartell, durch welches die Kaffeefrachten von Brasilien nach Triest und Fiume außerordentlich erhöht wurden; davon habe Triest als Kaffeemarkt den größten Nachteil. Um solchen Vorkommnissen für die Zukunft einen Riegel vorzuschieben, beantragt Redner, die Bestimmung des Lloyd-Vertrages: „Insbesondere sind alle für den Verkehr via Fiume eingeräumten Ermäßigungen und Begünstigungen dem Verkehre von und nach österreichischen Häfen einzuräumen“, durch die Worte zu ergänzen: „Eine Bevorzugung des Triester Hafens, insbesondere in den Fahrplänen gegenüber Fiume soll prinzipiell beobachtet werden.“

Mitglied Dr. Kolischer verlangt eine ausgiebige Herabsetzung der Malztarife des Lloyd. Redner spricht sich ferner für die Annahme des Antrages Pacher aus; dem Gedanken dieses Antrages werde durch die neue Bestimmung des Lloyd-Vertrages Rechnung getragen, daß alle zwei Jahre eine Tarifrevision zu erfolgen habe. Wenn auch die weitgehenden Hoffnungen, welche die Industrie an den neuen Vertrag knüpfte, nicht erfüllt worden seien, so werde doch der neue Vertrag nicht schlechter sein als der alte, nur müsse seine Durchführung von der Regierung sorgsam überwacht werden. Redner empfiehlt zum Schlusse seiner lebhaft applaudierten Ausführungen die Annahme der seinerzeit publizierten Vorschläge der dritten Abteilung.

Diese Vorschläge werden vom Industrierate genehmigt. Die Anträge Pacher und Escher gelangen in der Form von Resolutionen zur Annahme. Der Bericht über die Subvention des Lloyd wird ohne Debatte akzeptiert.

Kommerzialrat Vetter referiert über den Gesetzentwurf, betreffend die Bahnen niederer Ordnung, und führt aus, daß sich das bisherige Lokalbahngesetz bisher im großen und ganzen wirksam gezeigt habe. Grundsätzlich sei zu betonen, daß bei der Erstellung der Tarife der Lokalbahnen neben den fiskalischen Interessen auch die Interessen der Produktion ins Auge gefaßt werden. Ferner sei darauf zu dringen, daß beim Bau der Lokalbahnen lediglich österreichische Materialien und österreichische Fabrikate zur Verwendung gelangen.

Die in diesem Sinne gehaltenen Anträge werden angenommen.

Mitglied Dr. Frieß referierte über den Dringlichkeitsantrag, betreffend die Behebung der gegenwärtig im Triester Freihafen herrschenden Verkehrsschwierigkeiten. Die Abteilung empfiehlt folgende Maßnahmen: 1. Einschränkung der Sonntagsruhe in den Lagerhäusern; 2. Vermehrung der Arbeiterzahl und Einführung der Nachtarbeit; 3. Bau neuer Magazine. Da dieser Bau längere Zeit erfordern dürfte, seien ein provisorischer Hangar auf Molo I und zwei provisorische Magazine zu bauen, die spätestens im Jänner 1906 benützt werden können; 4. Bau eines Holzlagerplatzes in Servola; 5. Aufrechterhaltung des Kommissionsverkehres mit der Südbahn und Wiederherstellung der Holzannahme für Triest, k. k. Staatsbahn; 6. Beschleunigung der Hafenbauarbeiten und Ausgestaltung des Rangierbahnhofes.

Der Berichterstatter Dr. Frieß hob hervor, daß nach den jüngsten Mitteilungen des Herrn Leiters des Handelsministeriums die meisten dieser Maßregeln bereits durchgeführt seien und daß ein Delegierter des Handelsministeriums in Triest weile, um über die restlichen Maßregeln Bericht zu erstatten. Er dankte dem Leiter des Handelsministeriums für sein industriefreundliches Entgegenkommen. (Lebhafter Beifall.)

Mitglied Freiherr v. Economo schloß sich diesem Danke an und bat, das Handelsministerium wolle auch den Schwierigkeiten, die sich dem Holzhandel in Triest derzeit entgegenstellen, sein Augenmerk zuwenden.

Die Anträge der dritten Abteilung wurden sodann angenommen.

Mitglied Dieffenbach berichtete namens der dritten Abteilung über den Antrag des Mitgliedes Freiherrn v. Rinaldini, betreffend die Einführung isolierter und heizbarer Waggons für den Transport von Wein, Obst, Gemüse etc. Der Antrag gelangte nach einigen Bemerkungen des Mitgliedes Glaser in folgender Form zur Annahme: „Die Regierung wird ersucht, der Einführung von geeigneten Spezial-Transportwagen für Lebensmittel aller Art, welche dem Verderben ausgesetzt sind, insbesondere für Wein, Obst, Gemüse, Eier, Fische, Preßhefe und Konserven etc. ihr Augenmerk zuzuwenden."

Mitglied Schefftel stellte den Dringlichkeitsantrag, der Industrierat möge zu der vom Eisenbahnministerium geplanten Erhöhung der Manipulationsgebühren Stellung nehmen und sich gegen eine schematische Erhöhung dieser Gebühren aussprechen. Dem Antrage wurde die Dringlichkeit zuerkannt.

Mitglied Brieß wies auf die über diesen Gegenstand gepflogenen Verhandlungen des Staatseisenbahnrates hin und bezeichnete es als eine Unterstützung der vom Staatseisenbahnrate eingenommenen Stellung, wenn sich auch der Industrierat gegen die geplante Erhöhung ausspreche.

Herrenhausmitglied Krupp bemerkte, daß die Fortdauer der passiven Resistenz der Industrie viel mehr gekostet hätte und daß daher vom Gesichtspunkte einer baldigen Beendigung der eingetretenen Verkehrsmisere die Erhöhung der Manipulationsgebühren als gerechtfertigt erklärt werden könnte.

Mitglied Felix Kohn erklärte, nachdem der Antrag einmal im Industrierate eingebracht worden sei, für denselben zu stimmen. In gleicher Weise äußerte sich Mitglied Schmidt.

Der Antrag wurde sodann mit Majorität angenommen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 362. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Dezember stellten die Abgeordneten Schönerer und Genossen einen Antrag, betreffend die Sicherung des bisherigen Einkommens der Gemeinden aus den Zuschlägen zur Erwerbsteuer im Falle der Verstaatlichung der Nordbahn, Staatseisenbahn, Nordwestbahn und anderer Bahnen.

In derselben Sitzung überreichten die Abgeordneten Breiter und Genossen eine Interpellation an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums, betreffend die Feststellung einer Maximalarbeitszeit für die Eisenbahnbediensteten.

Schließlich wurde die Regierungsvorlage, betreffend die Erhöhung der Staatsgarantie für mehrere bereits sichergestellte Bahnen niederer Ordnung, ohne erste Lesung dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In der 363. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Dezember wurden nachstehende Interpellationen überreicht, und zwar:

I. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums:

Seitens der Abgeordneten Ritter v. Jaworski und Genossen, betreffend das Amtsgebaren der Staatsbahnbeamten Schleicher und Nußbaum der Station Sokal in Galizien.

II. An die Herren Leiter des Handels- und des Eisenbahnministeriums:

Seitens der Abgeordneten Pittaco und Genossen, betreffend die Wiederherstellung des zwischen den Staatseisenbahnen und der Südbahn bisher bestandenen Kommissionsverkehres nach Triest für den Holzhandel.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Eröffnung der Lokalbahn Bludenz-Schruns [Montafonbahn].) Am 18. Dezember wird die Lokalbahn Bludenz-Schruns mit den Stationen Bludenz und Schruns, den Halte- und Ladestellen St. Anton im Montafon, Vandans, Kaltenbrunnen, Tschagguns und den Haltestellen Lorüns und Brunnenfeld dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hierbei gelangen die genannten Stationen und Halte- und Ladestellen für den Gesamtverkehr, die Haltestelle Lorüns für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtenstückgutverkehr und die Haltestelle Brunnenfeld für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Ausland.

Preußen. (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. Direktionsbezirk Halle a. S.: Station Leipzig Magdeburg. Bhf.) Vom 1. Dezember ab ist für die Station „Leipzig Magdeburg. Bhf." eine Dienstbeschränkung insofern eingetreten, als die Eisenbahnverwaltung berechtigt ist, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift einlangenden Wagenladungen auf den Freiladebahnhof Leipzig Thüringer Bhf. zur Entladung zu stellen.

— (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. Direktionsbezirk Essen: Schließung der Station Dahlhausen (Ruhr) für den Sprengstoffverkehr.) Vom 15. Jänner 1906 ab wird die Station Dahlhausen (Ruhr) für den Sprengstoffverkehr geschlossen werden. An ihrer Stelle ist die Station Altendorf a. d. Ruhr für den Verkehr mit Sprengstoffen eröffnet worden.

Schweiz. (Stationsnamenänderung.) Der Name der auf der Birsigtalbahn gelegenen Station „Flühen" wird vom 1. Mai 1906 an in „Flüh" abgeändert.

— (Betriebsschluß auf Saisonbahnen.) Derselbe erfolgte bei der Witznau-Rigibahn am 13. November, bei der Drahtseilbahn San Salvatore, dann bei der Wengernalpbahn, Strecke Lauterbrunnen—Wengen, für den Güterverkehr am 30. November.

— (Elektrischer Betrieb auf der Birsigtalbahn.) Auf der Birsigtalbahn ist — wie die „Tech. Ind. Rundsch." mitteilt — in der abgelaufenen Saison der elektrische Betrieb eingeführt worden. Zum Betriebe der Motorwagen wird Gleichstrom von 750 bis 1000 Volt verwendet, welcher vier Motoren von Allioth an zwei Drehgestellen der 13·5 m langen Wagen zugeführt wird. Zur Stromerzeugung dienen Generatoren für 6500 Volt Drehstrom, 50 Perioden, von welchen die Energie nach der 5 km entfernten Umformerstation Oberwil teils durch Kabel, teils mittels Oberleitung übertragen wird.

Sachsen. (Inbetriebnahme der neuen Güterverkehrsanlagen in Döbeln Ost.) Am 11. Dezember sind die neuen Güterverkehrsanlagen in Döbeln Ost dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

— (Zweites Geleise Döbeln-Niederstriegis.) Das zweite Geleise Döbeln-Niederstriegis, Teilstrecke der Hauptbahnlinie Borsdorf-Coswig, ist am 1. Dezember in Betrieb genommen worden.

Cypern. (Erste Eisenbahn.) Am 21. Oktober wurde auf Cypern die erste Eisenbahn eröffnet; dieselbe ist 58 km lang und führt von Nikosia, der im Mittelpunkte Cyperns gelegenen Hauptstadt der Insel, nach dem Hafen von Famagusta.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Übergang der Strecken der Nordfriesischen Lokalbahn-Gesellschaft in den Betrieb der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.) Am 1. November sind die Strecken der Nordfriesischen Lokalbahn-Gesellschaft

Leeuwarden—Stiens—Metslawier . . . . . . 40·985 km
Stiens—Tjummarum—Harlingen . . . . . . 30·409 „ und
Tjummarum—Franeker . . . . 6·690 „
zusammen . . 78·084 km

in den Betrieb der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen. Infolgedessen ist die Direktion der Nordfriesischen Lokalbahn-Gesellschaft in Leeuwarden am 1. Dezember aus der Reihe der an den Vereinseinrichtungen teilnehmenden Verwaltungen ausgeschieden und es wurden die oben bezeichneten Strecken den Vereinsbahnstrecken der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft zugerechnet.

— (Zu-, bezw. Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.) Die 34·639 km lange Strecke Lötzen—Angerburg der kgl. Eisenbahn-Direktion Königsberg i. Pr., die voraussichtlich am 21. Dezember dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; die am 19. November eröffnete Strecke Obermicheldorf—Klaus—Spital am Pyhrn — 32·529 km — der k. k. österr. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet und die 7·515 km lange, am gleichen Tage außer Betrieb gesetzte bisherige Strecke Obermicheldorf—Klaus-Steyrling den Vereinsbahnstrecken der k. k. österr. Staatsbahnen abgerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 4 b (Braunschweigische Landeseisenbahn) und Nr. 94 (Rumänische Staatseisenbahnen) sind neu herausgegeben worden und zum Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 41 a (kgl. Eisenbahn-Direktion Königsberg i. Pr.) der Nachtrag I erschienen. Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse Nr. 4 b und Nr. 94 werden die im Februar 1903, bezw. April 1900 ausgegebenen Verzeichnisse Nr. 4 b und Nr. 94 (nebst Nachtrag I) aufgehoben.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstraße.

Monat November 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten November 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten November 1905
		vom ersten bis letzten November		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	66.154	43 560	42.022	67.692
Darunter wichtige Waren:				
Kolonialwaren . . .	3.711	937	1.177	3.471
Fette	6.376	4.777	3.750	7.403
Kaffee	6.323	682	1.827	5.178
Zucker	14.925	18.170	16 646	16.449
Eier	7.922	—	3.560	4.362
Champagner	2 853	2.309	814	4 348
Diverse	24.044	16.685	14.248	26.481
Assekuranzwert . . K	6,827.356	4,719.048	4,246.548	7,299 856

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 357.000 kg, Assekuranzwert von K 373.600.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novemb. 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Novemb. 1905
		vom ersten bis letzten November		
Lagerscheine:				
Stück	3	—	—	3
Versicherungswert . K	14.600	—	—	14.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Erste österreichische Aktiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

NACHTRAG II

vom 6. Dezember 1905

zum Gebührentarife vom 1. Jänner 1905

für das

Öffentliche Lagerhaus und Freilager,

Wien, II. Franzensbrückenstraße.

Gültig vom 1. Jänner 1906

betreffend die

im Kühlhause einzuhaltenden Temperaturen.

„Die Lagerhausunternehmung trägt dafür Sorge, daß in den Gefrierräumen die Temperatur nicht über — 3° C. geht, in den Kühlräumen nicht über + 5° C. steigt und nicht unter — 1° C. sinkt (§ 48 des Reglements)".

Erste österreichische Aktiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Floridsdorf.

Mit 18. Dezember 1905 wird in der Station Floridsdorf der Rollfuhrdienst eingeführt, für welchen der nachstehende Tarif gilt.

Für die Abstreifung der auf dem Nordbahnhofe in Floridsdorf anlangenden Eil- und Frachtgüter, welche auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und auf Grund korrespondierender Bestimmungen anderer Reglements ohne vorhergehende Avisierung durch die Firma Th. Bindtner Nfg., k. u. k. Hof-Spediteur, den Empfängern zugestellt werden, wird erhoben:

Post-Nr.	Vom Nordbahnhofe in Floridsdorf	Eilgüter			Frachtgüter		
		bis einschließlich 25 kg	über 25 bis einschließlich 50 kg	über 50 kg für je angefangene 10 kg mehr	bis einschließlich 50 kg	über 50 bis einschließlich 100 kg	über 100 kg für je angefangene 100 kg mehr
		Heller für den Frachtbrief und die Sendung					
1	in den XXI. Wiener Gemeindebezirk: nach Floridsdorf	40	55	10	40	50	35
2	in den XXI. Wiener Gemeindebezirk: nach Donaufeld, Jedlesee, Gr.-Jedlersdorf, Leopoldau (bis zur Leopoldauer Pfarrkirche)	50	65	12	50	60	45
3	in den XXI. Wiener Gemeindebezirk: nach Leopoldau (von der Leopoldauer Pfarrkirche), Kagran, Strebersdorf; in den XX. Wiener Gemeindebezirk: nach Kaisermühlen	70	85	16	70	80	55

Für sperrige Güter, eiserne Kassen und Klaviere ist die $1^1/_2$fache Abstreifgebühr zu berechnen.

Die Abstreifgebühren gelten für die Abstreifung nach ebenerdigen Lokalen oder zum Hause, soweit mit Fuhrwerk zu gelangen ist. Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Lokalen, in höhere Stockwerke und in Keller ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg wiegen und durch einen Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 20 Heller für angefangene 50 kg zu bezahlen.

Für das Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorgekommene Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Die Gebühr für das tarifmäßig durch die Bahn zu besorgende Auflegen der Frachtgüter auf die Fuhrwerke ist in den vorgenannten Gebühren nicht enthalten.

Bei Sendungen aus Ungarn wird für die Leistungen der Firma Th. Bindtner Nfg., k. u. k. Hof-Spediteur, zum Zwecke der Zwischenverkehrsstatistik eine Gebühr von 10 Heller für eine Sendung, ausschließlich der an die Bahn zu vergütenden Auslage für die Gebührenmarke, erhoben.

Für die der Firma Th. Bindtner Nfg., k. u. k. Hof-Spediteur, im Sinne des § 70 des österr. Eisenbahn-Betriebsreglements (bezw. der korrespondierenden Bestimmung anderer Reglements) von der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn auf Lager gegebenen Güter kann die Firma Th. Bindtner Nfg., k. u. k. Hof-Spediteur, von den Parteien beanspruchen:

a) für das Lagern einschließlich der Haftung für Feuerschäden (vis major ausgenommen) für die Sendung und je angefangene 100 kg:
   1. bis zu 8 Tagen . . . . 40 Heller
   2. über 8 Tage für jeden angefangenen Monat . . . . 100 Heller

b) für die Verauslagung von Fracht vom verausgabten Betrage $^1/_2$ Prozent für den Monat, wobei die drei ersten Tage der Lagerung (der erste als ganzer gezählt) außer Betracht bleiben.

Von diesem Rollfuhrdienste sind ausgenommen:

a) Sendungen aller Art, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief bezahlt wurde;

b) lebende Tiere (mit Ausnahme von Sendungen kleiner zahmer Tiere in Käfigen, Kisten u. dgl.);

c) gebrechliche Gegenstände;

d) Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen (ausschließlich gefüllter Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 7 m überschreitet;

e) alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen, sowie sonstige nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände;

f) Güter, welche mit Nachnahmen im Betrage von mehr als 100 Kronen belastet sind;
g) Güter, welche eine Beschädigung oder Minderung erlitten haben;
h) Güter für Parteien, die sich die Zusendung der Güter durch die Rollfuhrunternehmung schriftlich verbeten haben;
i) Güter, welche der Stationsvorstand in Floridsdorf nach freiem Ermessen von der Überweisung an die Firma Th. Bindtner Nfg., k. u. k. Hof-Spediteur, unter Veranlassung der Avisierung ausgeschlossen hat.

Alles weitere ist aus der affichierten Kundmachung zu ersehen.

Wien, im Dezember 1905. Z. 10.231-II 5/05.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1934]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899.

Einführung von Frachtsätzen für Gips, bezw. Bruchsteine von Petrowitz nach Sontra oder umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 20 vom 18. Februar 1905 unter lauf. Nr. 649 verlautbarte Frachtsatz für Gips, natürlichen, gemahlen, auch gebrannt, zwischen Petrowitz und Sontra in der Höhe von 188 Pfennig für 100 kg, gültig bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, wobei das Auf- und Abladen den Parteien obliegt, ferner der an gleicher Stelle kundgemachte Frachtsatz für Bruchsteine, unbearbeitete, des Ausnahmetarifes Nr. 52 des obenbezeichneten Tarifheftes zwischen Petrowitz und Sontra in der Höhe von 186 Pfennig für 100 kg, gültig bei Einhaltung der Bestimmungen des genannten Ausnahmetarifes, neuerdings zur Einführung gebracht.

Wien, am 9. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1935]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 4B des Tarifheftes 3.

Mit Gültigkeit für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, erhält das Warenverzeichnis des im Tarife, Teil II, Heft 3, vom 1. August 1900 enthaltenen Ausnahmetarifes 4 B (Weizen, Roggen u. s. w. zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete über See nach außerdeutschen Ländern u. s. w.) folgenden Zusatz:

„Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes gelten für Bohnen, genießbare, trockene, allgemein zur Ausfuhr über See.“

Wien, am 7. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1936]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil IV, Heft 2, vom 1. August 1904.
Tarif, Teil IV, Heft 3, vom 1. Mai 1903.

Tarifierung von Resonanzholz.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 ist in den obenbezeichneten Tarifen auf Seite 5 unter Abschnitt IVe bei „Resonanzholz (Resonanzbretter, Resonanzböden)“ beizusetzen: „unbearbeitet oder nur roh vorgerichtet, nicht zusammengeleimt oder sonstwie zusammengefügt“.

Wien, am 11. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.116/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1937]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Einführung eines Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt für die Beförderung von Strontianit von Drensteinfurt nach Peček bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen ein Frachtsatz von Mk. 2·01 für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 11. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.076/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1938]

Tarif, Teil II, Heft I, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom I. Juni 1903.
Tarif für den Inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom I. Jänner 1902.

Ergänzung der Bestimmungen über die Frachtberechnung.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, tritt in den vorgenannten Tarifen folgende Bestimmung in Kraft:

Eine Ausnahme rücksichtlich der Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, gilt hinsichtlich jener Wagen der Serie 16.600 bis 18.648 der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, deren Ladegewicht 11.300 kg beträgt, an denen jedoch außerdem die besondere Ladegewichtsanschrift „Für Braunkohle 10.300 kg“ angebracht ist.

Rücksichtlich dieser Kohlenwagen hat die Frachtberechnung für Braunkohle für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.300 kg zu erfolgen.

Teplitz, am 11. Dezember 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII 1905. [1939]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil VII, Heft 3, vom 1. Mai 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Frachtsätze des Abschnittes B/b, Abteilung II (Seite 226 und 227), zur Einführung:

Von	Abteilung	Nach Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen: Pforzheim W.B. a	Pforzheim W.B. b	großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen: Durlach a	Durlach b	Freiburg i. Br. a	Freiburg i. Br. b	Karlsruhe H.B. u. Rg.B. a	Karlsruhe H.B. u. Rg.B. b	Pforzheim Bad. B. a	Pforzheim Bad. B. b
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig									
Jägerndorf	II	443	358	455	369	449	363	457	371	443	358
Troppau (K.F.N.B.)	II	432	348	444	359	435	347	446	361	432	348
Troppau (St.B.)	II	—	—	444	359	435	347	446	361	432	348

Wien, am 11. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.120/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1940]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz zu Grubenzwecken.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Holz zu Grubenzwecken bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

a) für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—19 a } der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905
b) „ „ „ „ „ H—19 b }

Von	Nach Duby B.E.B. a	Duby B.E.B. b	Kladno B.E.B. a	Kladno B.E.B. b	Smečna-Sternberg B.E.B. a	Smečna-Sternberg B.E.B. b	Střebichowitz-Wnařitz St.E.G. a	Střebichowitz-Wnařitz St.E.G. b
	Frachtsätze in Heller für 100 kg							
Bärn-Andersdorf k.k.St.B.	125	127	130	133	133	136	115	117
Domstadtl k.k.St.B.	120	122	125	128	128	131	110	112

Die unter a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden.

Außer den obigen Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung.

Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 11. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1941]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899.

Einführung eines Frachtsatzes für Erze aller Art und Schlacken von Trzebinia nach Kunigundeweiche.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 144 vom 17. Dezember 1904 unter lauf. Nr. 3578 verlautbarte Frachtsatz für Erze aller Art, Braun- und Eisenstein, roh und gemahlen, sowie Schwefelkies, Converter-, Eisen-, Frisch-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweißofen- und Walzenschlacken laut Ausnahmetarif 6 a/b des obenbezeichneten Tarifheftes von Trzebinia nach Kunigundeweiche in der Höhe von 19 Pfg. für 100 kg, gültig bei Einhaltung der Bestimmungen des genannten Ausnahmetarifes, neuerdings zur Einführung gebracht.

Wien, am 9. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1942]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Zuschubgebühren.

Mit Gültigkeit vom 25. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für den Zuschub von Kleinvieh vom Aussiger Bahnhofe der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf das nächst dem städtischen Schlachthause in Aussig gelegene Stationsgeleise folgende Gebühren zur Einhebung:

1. Für Transporte, die über die Linien der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Aussig anlangen und von da behufs Ausladung zum Schweinestall des städtischen Schlachthauses überführt werden, die tarifmäßigen Gebühren von der Versandstation bis Aussig und außerdem für die Überfuhr von Aussig St.E.G. auf das nächst dem städtischen Schlachthause gelegene Stationsgeleise für jeden beladenen Wagen . . . . . . K 1·—

2. Für Transporte, die über die Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn oder der Österr. Nordwestbahn in Aussig anlangen und von da behufs Ausladung zum Schweinestall des städtischen Schlachthauses überführt werden, die tarifmäßigen Gebühren von der Versandstation bis Aussig A.T.E., bezw. Aussig Ö.N.W.B. und außerdem für die Überfuhr auf das nächst dem städtischen Schlachthause gelegene Stationsgeleise für jeden beladenen Wagen . . . . K 4·—

Außer den unter „2“ erwähnten Gebühren gelangt für Transporte, welche über die Linien der Österr. Nordwestbahn in Aussig St.E.G. eintreffen, für die Überfuhr vom Nordwestbahnhofe in Aussig auf den Staatsbahnhof in Aussig zugunsten der die Überführung vermittelnden Aussig-Teplitzer Eisenbahn noch eine Gebühr von 4 Heller pro 100 kg zur Anrechnung.

Vorstehende Gebühren kommen auch in umgekehrter Richtung zur Anwendung.

Wien, am 5. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1943]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) und der von derselben betriebenen Bahnen anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906, tritt das Heft: „Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Stationsverbindungen zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) und der von derselben betriebenen Bahnen anderseits, ferner zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen über Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Linien der k. k. österr. Staatsbahnen“ in Wirksamkeit.

Dieses Heft ist durch die beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1905. S.B. Z. 14.773-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1944]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VI zum Anhange zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1902 gültigen Anhange zu den Südwestösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifen, Teil II, Hefte 1 und 2, dessen Gültigkeit gleichzeitig bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906, erstreckt wird, ein Nachtrag VI zur Einführung.

Dieser Nachtrag ist bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1905. S.B. Z. 14.384-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1945]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Anhanges zum Lokalgütertarife, Teil II, vom 1. Jänner 1903.

Mit 1. Jänner 1906 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Februar 1906 tritt zum Lokalgütertarife, Teil II, vom 1. Jänner 1903 ein neuer Anhang in Kraft, welcher ermäßigte Kartierungsfrachtsätze für gewisse Artikel enthält.

Durch denselben wird der vom 1. Jänner 1903 gültige Anhang aufgehoben.

Exemplare des Anhanges können durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von je 40 Heller bezogen werden.

Teplitz, am 11. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1946]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

(Verkehr mit Österreich und Ungarn.)

Verlängerung der Gültigkeit von Tarifsätzen.

Die Gültigkeit der auf Seite 16 im Nachtrag II zum Tarife, Teil II, Heft 1, enthaltenen 2. Abteilung des Ausnahmetarifes 4 C (für Mahlprodukte), sowie der auf Seite 8 im Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 3, enthaltenen ermäßigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 B (für Mahlprodukte) wird für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, verlängert.

Ferner erhält im Ausnahmetarif 24 B (für Pilé- und Raffinadezucker) auf Seite 188 des Tarifes, Teil II, Heft 1, die Fußnote **) den Wortlaut: **) „Gültig bis 1. Februar 1907."

Wien, am 4. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1947]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sistierung der Güteraufnahme nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn und Triest Freihafen Bahnmagazin.

Die Direktion der Südbahn gibt bekannt, daß infolge der durch die passive Resistenz hervorgerufenen außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse in Triest, um einer Verkehrsstockung vorzubeugen, vom 13. Dezember 1905 an bis auf Widerruf Frachtgüter, mit Ausnahme von lebenden Tieren, Bier und leicht verderblichen Sendungen und laut Tarif-Teil I, Abteilung B, Abschn. A—VI, in offen gebauten Wagen zu verladenden Gütern, nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn und Triest Freihafen Bahnmagazin nur nach Maßgabe der im § 55 des Betriebsreglements enthaltenen Beschränkungen angenommen werden können.

Die nach diesen Abfertigungsstellen bestimmten, bereits aufgenommenen und unterwegs befindlichen Frachtgüter können weiterrollen, werden aber nur sukzessive übernommen. Die Sistierung der Aufnahme von Holzsendungen nach Triest k. k. Staatsbahn bleibt aufrecht. Für Triest Freihafen werden Güter vorläufig noch angenommen und abgesendet.

Wien, am 12. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1948]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ermäßigung des Krangeldes in den Stationen Prag und Smichow für Dampfkessel, Maschinen und Maschinenteile.

Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906, wird das Krangeld für die Benützung des Kranes in den Stationen Prag und Smichow bei Dampfkesseln, Maschinen und Maschinenteilen, und zwar:

1. für das Ablegen der genannten Güter von den Straßenfuhrwerken oder das Auflegen auf dieselben,
2. für das Aufladen der genannten Güter in die Eisenbahnwagen oder das Abladen von denselben, und
3. für die direkte Überladung der genannten Güter von den Straßenfuhrwerken in die Eisenbahnwagen oder umgekehrt oder von Eisenbahnwagen in andere,

sofern alle diese Leistungen durch eigene Arbeitskräfte der Parteien vollzogen werden, auf 2 Heller pro 100 kg der bewegten Last ermäßigt.

Prag, im Dezember 1905. St.-B.-D.-Z. 60.823/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1949]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ermäßigung des Krangeldes in der Station Schlan für verschiedene Artikel.

Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906, wird das tarifmäßige Krangeld per 4 Heller für je 100 kg der bewegten Last für die Benützung des in der Station Schlan befindlichen festen Kranes bei Dampfkesseln, Maschinen und Maschinenteilen, sowie bei Eisen und Stahl der Pos. E—6 der Güterklassifikation

1. gelegentlich des Ablegens von Gütern von den Straßenfuhrwerken oder des Auflegens auf dieselben;
2. gelegentlich des Aufladens von Gütern in die Eisenbahnwagen oder des Abladens von denselben, und
3. gelegentlich der direkten Überladung von Gütern vom Straßenfuhrwerke in den Eisenbahnwagen oder umgekehrt oder von einem Eisenbahnwagen in einen anderen,

sofern alle diese Leistungen durch eigene Arbeitskräfte der Parteien vollzogen werden, auf 2 Heller für je 100 kg der bewegten Last ermäßigt.

Prag, im Dezember 1905. St.-B.-D.-Z. 60.823/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1950]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Budapest Ferenczváros in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Felle u. s. w.).

Die Station Budapest Ferenczváros ist mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Regelung im Tarifwege, spätestens aber bis zum 1. Februar 1907, in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Felle u. s. w.) des Verbandstarifes, Teil II, vom 1. März 1904 einbezogen worden.

Im Verkehre mit dieser Station sind die für Budapest dunaparti teher p. u. aufgegebenen Teilfrachtsätze anzuwenden.

Wien, am 11. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.198/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905. [1951]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Südfranzösischer Verband. (Verkehr mit den Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen.) (Nachtrag I zum Kilometerzeiger.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 gelangte der Nachtrag I zum Teil II C, Kilometerzeiger, zur Einführung. Einzelne Nachträge können von der Drucksachenverwaltung der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Gütertarif der Tarifgruppe I. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 wurden die Stationen Gutfeld und Waplitz als Versandstationen in den Ausnahmetarif 4 b für Mergel zum Düngen einbezogen.

Rußland. (Allgemeiner Tarifkongreß.) Der allgemeine Tarifkongreß der Vertreter russischer Eisenbahnen, welcher im Laufe der letzten Tage zu Konferenzen zusammengetreten war, hat nunmehr seine Arbeiten beendet. Der Kongreß war auf Veranlassung des Finanzministers zur Behandlung von Fragen zusammengetreten, welche die Taxierung von Gütern nach den bestehenden Tarifen betreffen, und hat außerdem Gesuche um Veränderung der Frachtzahlungen für einige Güter behandelt. Die wichtigsten Fragen, darunter auch die Durchsicht der Tarife für den Transport von Zement auf dem russischen Eisenbahnnetze, konnten vom Kongresse infolge des Streiks und Einstellung des Eisenbahnverkehres nicht durchgesehen werden. Die Vertreter der Provinzbörsen und andere zur Teilnahme an den Konferenzen eingeladene Personen konnten nicht eintreffen und haben den Kongreß gebeten, die Behandlung der sie interessierenden Fragen auf den November zu verlegen. Das Finanzministerium und der Kongreß haben beschlossen, diesem Wunsche nachzukommen. [„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung neuer Nachträge.) Am 1. Dezember 1905 traten in Kraft:

1. Ein Nachtrag I zum Tarifheft 2 vom 1. Mai 1901 mit pfälzischen Stationen. Preis Mk. 0·05.
2. Ein Nachtrag II zum Ausnahmetarife für Torfstreu und Torfmull vom 10. April 1901 mit pfälzischen Stationen. Preis Mk. 0·10.
3. Ein Nachtrag I zum Tarifheft 4 vom 1. Oktober 1902 mit badischen Stationen. Preis Mk. 0·20.

Die Nachträge enthalten u. a. Ausnahmesätze für Rohstoffe und anderweite, ermäßigte Ausnahmesätze für Torfstreu und Torfmull für verschiedene Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, sowie — mit Wirkung vom 1. Jänner 1906 — die Aufhebung der in dem Ausnahmetarife für Torfstreu und Torfmull vom 10. April 1901 mit pfälzischen Stationen enthaltenen besonderen Frachtsätze für Sendungen von mindestens 5000 kg.

Die Nachträge sind zu den angegebenen Preisen von den beteiligten Endverwaltungen zu beziehen.

Gruppentarif I und Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung der Haltestelle Alt-Reblin.) Am 1. Dezember 1905 wurde die an der Strecke Belgard—Stolp zwischen den Stationen Zitzewitz und Stolp gelegene Haltestelle Alt-Reblin auch für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wurde die Haltestelle Alt-Reblin u. a. in den Gruppentarif I und in die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Danzig.

Frankfurt a. M. etc. -Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern. (Neuer Ausnahmetarif.) Mit Gültigkeit vom 20. November 1905 gelangte folgender Ausnahmetarif neu zur Einführung:

Ausnahmetarif 22
für
Extrakte aus Gerbstoffen, und zwar: Kastanien-, Mimosa- und Quebrachoholzextrakt in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht.

Frachtsätze:	für 100 kg
von Frankfurt a. M. Hauptbhf. nach Eger	Mk. 1·74
von Frankfurt a. M. Ostbhf., Frankfurt-Sachsenhausen, Frankfurt a. M. Hafen r. M. und Frankfurt a. M. Hafen l. M. nach Eger	Mk. 1·70

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904. (II. Nachtrag.) Am 1. Dezember 1905 trat der II. Nachtrag in Kraft, welcher außer einigen Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes neue Ausnahmetarife für Elektrodenkohlen und Stein- und Braunkohlen enthält. (Cfr. die im Vrdgs.-Bl. f. E u. Sch. Nr. 135 vom 23. November 1905 auf Seite 2921 enthaltene Notiz obigen betreffs.)

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Alt-Reblin.) Am 1. Dezember 1905 wurde die an der Strecke Belgard—Stolp zwischen den Stationen Zitzewitz und Stolp gelegene Haltestelle Alt-Reblin des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig in obigen Verkehr einbezogen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Schließung der Stationen Dortmund K. M. und D. G. E., sowie Umbenennung der Station Dortmund B. M.) Aus Anlaß der Bahnhofsumbauten in Dortmund treten am 15. Jänner 1906 nachbezeichnete Änderungen ein:

a) Die Stationen Dortmund K. M. und Dortmund D. G. E. werden für den gesamten Güter- und Tierverkehr geschlossen und die für sie bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätze aufgehoben;
b) der Freiladeverkehr der Station Dortmund B. M. wird bis auf die ihr noch verbleibenden Bierladungen nach den auf dem Gelände des Bahnhofes Dortmund D. G. E. als Teil des neuen Bahnhofes Dortmund angelegten Freiladegeleisen verwiesen;
c) die Station Dortmund B. M. erhält unter Beibehaltung ihrer jetzigen Tarifentfernungen und Frachtsätze die auch für den neuen Bahnhof Dortmund in Aussicht genommene Bezeichnung „Dortmund“ und die Befugnis, unter dieser Bezeichnung außer den von ihr behandelten Frachtstückgütern und Bierladungen, sowie den über den B. M.-Anschluß des Eisenwerkes Dortmunder Union gehenden Wagenladungen auch die Wagenladungen von oder nach den unter b) erwähnten neuen Freiladegeleisen abzufertigen.

Die Abfertigungsverhältnisse der Stationen Dortmund Eilgutabfertigung, Hafen, Rangierbahnhof und Süd bleiben unverändert.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Güterverkehr nach Rußland.) Die kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg hat unterm 24. November 1905 u. a. nachstehendes kundgemacht:

Für den Güterverkehr ist zurzeit noch gesperrt:

a) Beim Übergange Wirballen der Verkehr mit der Baltischen und Pskow-Rigaer Bahn, mit der Mittelasiatischen und mit der Warschau-Wiener Bahn;
b) beim Übergange Grajewo der Verkehr mit der Strecke Baladschary—Baku—Ssucharany der transkaukasischen Bahn, mit der Strecke Nishni—Nowgorod und den hinter gelegenen Stationen der Moskau-Kasaner Bahn.

Die übrigen Übergänge sind in vollem Umfange für den Güterverkehr eröffnet.

Güter nach sibirischen Stationen werden vorläufig eingelagert bis Weitersendung zulässig ist.

Über die weitere Wiedereröffnung des Verkehres mit Rußland wird seitens der eingangs genannten kgl. Eisenbahn-Direktion den vorgesetzten Direktionen der Verbandsstationen seinerzeit weitere Nachricht zugehen.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif. (Einbeziehung der Station Langenhorst.) Die Station Langenhorst des Direktionsbezirkes Münster wurde mit 1. Dezember 1905 in den direkten Verkehr aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Großherzogl. Eisenbahn-Direktion in Oldenburg. (Nähere Bezeichnung einer Station.) Die an der Strecke Brake (Oldbg.)—Blexen des Verwaltungsbereiches der großherzogl. Eisenbahn-Direktion in Oldenburg gelegene Station Rodenkirchen erhält zur Unterscheidung von anderen gleichnamigen oder ähnlich bezeichneten Stationen etc. die nähere Bezeichnung „Rodenkirchen (Oldbg.)“.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Nachtrag XVIII.) Am 1. Dezember 1905 trat der Nachtrag XVIII in Kraft, enthaltend außer Ergänzungen des Haupttarifes die seit Herausgabe des letzten Nachtrages eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, sowie neue Frachtsätze der Tarifabteilung A für die Stationen Riemke des Direktionsbezirkes Essen und Salbke-Westerhüsen des Direktionsbezirkes Magdeburg.

Preis des Nachtrages 10 Pfg.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Märk.-Friedland.) Am 1. Dezember 1905 wurde die Station Märk.-Friedland des Direktionsbezirkes Bromberg mit Entfernungen, sowie mit Frachtsätzen des Spezialtarifes III und demzufolge auch mit Sätzen des Ausnahmetarifes 8 (Holz) und 9 (Düngemittel u. s. w.) in den obenbezeichneten Verbandsverkehr (Tarifheft 1 und 2) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2750	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 23.660/05, bezw. 18.930/1900	beteiligten Bahnverwaltungen	Kalziumkarbid	Lend	Bodenbach Dzieditz Georgswalde-Ebersbach Halbstadt Liebau Mittelwalde Oderberg Oświęcim Reichenberg Seidenberg Tetschen Warnsdorf Ziegenhals Itzkany Predeal Verciorova Zimony (Semlin)	Bei Aufgabe als Frachtgut mit direkten, nach einer ausländischen Station lautenten Frachtbriefen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Besteht keiner	Pfennig 209 287 214 317 298 284 273 292 234 264 209 212 372 Cts. 649 514 461 429		Im Kartierungswege		Nebenstehende Frachtsätze finden nur Anwendung auf Sendungen zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete. Seitens des Absenders ist die österreichisch-ungarische Grenzstation, über welche die Abfertigung stattfinden soll, auf dem Frachtbriefe vorzuschreiben
2751	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 550/05 und 22.321/05	beteiligten Verwaltungen	Ferromangan, Ferrosilizium, Ferromangansilizium	Bregenz transit Buchs transit Lindau (österr. und bayer.) transit	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5.000 kg, b) „ mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen } oder Frachtzahlung hierfür c) „ „ 10.000 kg „ „ „ } sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil II, für den Grenzverkehr Rußland-Vorarlberg, einschließlich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach, gültig vom 1. September 1901	a) 785 Centimes (Gold) b) 462 „ „ c) 355 „ „	a) 361 Centimes (Gold) b) 308 „ „ c) 261 „ „	a) 424 Centimes (Gold) b) 154 „ „ c) 94 „ „	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg					
2752 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.233/01 und 22.321/05	beteiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel (russischer Herkunft)	a) Nowosielitza (Bhf.) transito b) Podwołoczyska (Bhf.) transito	Bregenz, Buchs, Lindau } transito (mit der Bestimmung nach Spanien)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Grenzverkehr Rußland—Vorarlberg einschließlich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	a) 1798 Centimes b) 1668 "	a) 826·4 Centimes b) 785·4 "	a) 971·6 Centimes b) 882·6 "	Im Rückvergütungswege	„Die Liquidierung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des russischen Frachtbriefes, bezw. der zollamtlichen Bescheinigung über die russische Herkunft der Sendungen, sowie der von Nowosielitza oder Podwołoczyska an einen Empfänger in Bregenz, Buchs oder Lindau adressierten Original-Frachtbriefe und der auf denselben Empfänger als Aufgeber lautenden **Original-Transportdokumente** über die erfolgte Weiterbeförderung der Sendungen von Bregenz, Buchs oder Lindau nach Port Bou, bezw. der spanischen Grenze. Die Dokumente müssen längstens bis 31. März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck erliegen. Die vorstehenden Bedingungen für die Liquidierung des Frachtunterschiedes finden sinngemäß auch auf diejenigen Sendungen Anwendung, welche von Nowosielitza oder Podwołoczyska an einen Empfänger in Genf adressiert und nach Spanien bestimmt sind“	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2753 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 23.269/01 u. 22.321/05	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 1/B im Tarif-Teil II vom 1. September 1901 für den Grenzverkehr Rußland-Vorarlberg, einschließlich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Aufgabe von Sammelladungen als Frachtgut im Gewichte von a) 5.000 kg } b) 10.000 kg } pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, welche aus Artikeln des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes und aus Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen (vgl. B/II Allgemeine Tarifvorschriften zu den §§ 4 und 5, Seite 9) zusammengesetzt sind	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil II vom 1. September 1901 für den Grenzverkehr Rußland-Vorarlberg, einschließlich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	a) der Wagenladungsklasse A b) der Wagenladungsklasse B	a) (ad Wagenladungsklasse A). Für das wirkliche Gewicht der Artikel des in Rubrik 4 genannten Ausnahmetarifes kommt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes I/B—b, für das wirkliche Gewicht der übrigen beigeladenen Güter und — wenn das Gesamtgewicht einer solchen Sammelladung 5000 kg nicht erreicht — auch für das auf 5000 kg fehlende Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Wagenladungsklasse A zur Anwendung. b) (ad Wagenladungsklasse B). Für das wirkliche Gewicht der Artikel des in Rubrik 4 genannten Ausnahmetarifes kommt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes I/B—c, für das wirkliche Gewicht der übrigen beigeladenen Güter und — wenn das Gesamtgewicht einer solchen Sammelladung 10.000 kg nicht erreicht — auch für das auf 10.000 kg fehlende Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Wagenladungsklasse B zur Anwendung	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2754 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.690/01 u. 22.321/05	beteiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlwaren aller Art, Maschinen, Maschinenteile laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes I/B für den Grenzverkehr Rußland—Vorarlberg etc.	Baden Oerlikon Rüti (Zch) Toeß Winterthur Zürich Hptbhf.	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. für das im Grenzverkehre Rußland—Vorarlberg etc. für die Übergangspunkte Granica und Szczakowa festgesetzte russische Verkehrsgebiet	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung mindestens jedoch für a) 5.000 kg, b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband, bezw. Grenzverkehr Rußland—Vorarlberg einschließlich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach, bezw. Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Ctms. a) b) 426 366 415 357 441 378 406 349 404 347 421 362		Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der von den vorstehend bezeichneten Stationen an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressierten Original-Frachtbriefe, sowie der von demselben Empfänger als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe über die innerhalb 8 Tage erfolgte Weiterbeförderung der Sendungen von Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn nach Granica trs., bezw. Szczakowa trs. und der Zolldokumente über den erfolgten Austritt nach Rußland. Die letztgenannten Frachtbriefe müssen die bahnämtliche Bestätigung der Station Granica tragen, daß fragliche Sendungen nach einer Station des bezeichneten Verkehrsgebietes innerhalb 42 Tagen weiterbefördert wurden. Die Dokumente müssen längstens bis 31. März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck erliegen	
			Lokomotiven, welche auf Wagen der Eisenbahn oder auf gewöhnlichen Güterwagen der Absender befördert werden	Baden Oerlikon Rüti (Zch) Toeß Winterthur Zürich Hptbhf.						316 271 296 254 311 268 277 238 276 237 300 258				
			Lokomotiven, auf Truks oder Lowries der Absender verladen	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von mindestens 5000 kg und 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Hinsichtlich der Schnitt-Tafel A wird das Gewicht der zur Beförderung benützten Wagen, sowie der auf den Lokomotiven befindlichen Reservestücke, im Hinweg mit in Ansatz gebracht; rücksichtlich der Schnitt-Tafel B erfolgt die Frachtberechnung für das verladene Gewicht, und zwar: ad a) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg ad b) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg.				Siehe untenstehende Tabelle			Der Rücktransport der zur Beförderung benützten Truks oder Lowries nach der Versandstation erfolgt auf dem Wege des Hintransportes frachtfrei. Die Gesamtfrachtsätze werden durch Anstoß der Streckentaxen der Schnitt-Tafel A an die entsprechenden Streckentaxen der Schnitt-Tafel B ermittelt	
						Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife								

Schnitt-Tafel A

Bis zum Schnittpunkte von	für 100 kg in Centimes
Baden	94·4
Oerlikon	81·8
Rüti (Zürich)	91·4
Toeß	69·8
Winterthur	69·2
Zürich Hauptbhf. . . .	84·8

Schnitt-Tafel B

Vom Schnittpunkte nach	für 100 kg in Centimes
Granica trans., bezw. Szczakowa trans. für das im Grenzverkehre Rußland — Vorarlberg etc. für die Übergangspunkte Granica und Szczakowa festgesetzte russische Verkehrsgebiet	a) 186 b) 156

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2755 V.-B. Nr 143 v. 14./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 11.825/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleum u. s. w. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bolechów	sämtlichen deutschen Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 10 (Ausnahmetarif Nr. 73), des Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die Frachtsätze der Station Drohobycz, erhöht in Abteilung I um Mk. 0·07 für 100 kg	Abteilung II und III um Mk. 0·08 für 100 kg	Im Kartierungswege		
2756 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.054/05	beteiligten Verwaltungen	Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin)			Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 10, des Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898 (Ausnahmetarif Nr. 73, Abteilung III)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig		Im Kartierungswege		
				Boryslaw	Bruchsal					322				
				Drohobycz	Bruchsal					316				
				Gorlice	Bruchsal					287				
				Grybów	Bruchsal					279				
				Jasło	Bruchsal					288				
				Jedlicze	Bruchsal					291				
				Krechowice	Bruchsal					331				
				Krosno	Bruchsal					292				
				Marcinkowice	Bruchsal					273				
				Nadworna	Bruchsal					350				
				Olszanica	Bruchsal					301				
				Peczenizyn-Szczepanowski	Bruchsal					362				
				Skawina	Bruchsal					265				
				Stanislau	Bruchsal					343				
				Stanislau	Eislingen					308				
				Stanislau	Devant-les-Ponts					395				
				Stanislau	Maiziéres					397				
				Stanislau	Mundenheim					345				
				Stróze	Bruchsal					279				
				Ustrzyki	Bruchsal					305				
				Wola-Łużańska	Bruchsal					283				
				Zagorzany	Bruchsal					285				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2757	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.000/05	beteiligten Verwaltungen	Holzspangeflechte in Paketen im Einzelgewichte bis zu 10 kg	Ala (Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft) oder umgekehrt	Dresden-Altstadt*) Dresden-Friedrichstadt*) Dresden-Neustadt*) Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe als Eilgut und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 18. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900	Verschieden	Pfennig 856†) 870†) 874†)	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Vgl. besondere Bestimmungen im Teil II (Gemeinschaftliches Heft) unter II B 7 A. †) Diese Frachtsätze werden auch bei Beförderung von mehreren zu einem Ballen verschnürten Eilgutkolli angewendet, wenn der kubische Inhalt der Ballen den Umfang von 0·8 m^3 nicht überschreitet und ihr Gewicht höchstens 80 kg beträgt. Die Ballen sind derart zu verschnüren, daß das Höchstgewicht der einzelnen Kolli (10 kg) geprüft werden kann
2758	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 44.468/05	beteiligten Verwaltungen	ca. 40 auf eigenen Rädern laufende Personenwagen aus dem Wagenparke der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit bezw. umgekehrt	Smichow k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Die Personenwagen müssen zwecks Ausrüstung für die automatische Vakuumbremse nach Smichow, bezw. nach erfolgter Ausrüstung von dort zurückbefördert werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906		176 Heller	88 Heller	88 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin, bezw. Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag, bezw. Wien zu bewirkende Vorlage der Originalfrachtdokumente, welche bei den genannten k. k. Staatsbahn-Direktionen längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2759 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 24.052/05	beteiligten Verwaltungen	a) Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität [Dickflüssigkeit*]) von höchstens 2·6 haben, b) Mineralöle, mittelschwere, welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0·825 und von höchstens 0·835 haben, c) Mineralöle, welche bei 20° Celsius eine höhere Viscosität (Dickflüssigkeit*) als 2·6 und bei gleicher Temperatur ein geringeres spezifisches Gewicht als 0·825 haben (auch mineralische Schmieröle)	Zagórzany	Offenbach a. M.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 10, des Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig a) 254 b) 338 c) 393		Im Kartierungswege		*) Bestimmt mit dem Englerschen Viscositätsmesser und bezogen auf Wasser = 1
					Frankfurt a. M. Hafen r. M., Frankfurt a. M. Ostbhf. und Frankfurt-Sachsenhausen					a) 255 b) 340 c) 396				
					Frankfurt-Bockenheim u. Frankfurt a. M. Hauptbhf.					a) 256 b) 343 c) 399				
					Mannheim-Neckarvorstadt					a) 265 b) 364 c) 427				
					Mannheim Dir.-B. Mainz					a) 262 b) 361 c) 425				
					Mainz Hafen und Mainz Hauptbhf.					a) 261 b) 354 c) 414				
					Gustavsburg					a) 260 b) 352 c) 411				
					Ludwigshafen a. Rh.					a) 265 b) 366 c) 431				
					Mannheim Industriehafen					a) 263 b) 363 c) 426				
					Mannheim B.B. und Mannheim Industriehafen transit					a) 262 b) 361 c) 425				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2760	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.699/05, bezw. 1536/02	Zucker aller Art (Ausnahmetarif 14 des in Rubrik 8 genannten Tarifes)	Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Stationen: a) der Linie Radziwiłow—Ozerjany (exkl.)	Krakau transit, für Sendungen nach einem deutschen Seehafen transit seewärts	Bei Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Verschieden	Verschieden	Pfge. a) 42	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidierung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Nowosielitza und Podwołoczyska, auf welchen Reklamant als Empfänger erscheinen muß, bezw. rücksichtlich des Verkehres ab Husiatyn die Original-Zolldokumente über die erfolgte Einfuhr des Gutes aus Rußland. Für den Fall, daß die Vorlage der Original-Zolldokumente über die erfolgte Einfuhr des Gutes aus Rußland nicht möglich sein sollte, muß letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbrief-Duplikaten für den Transport ab Husiatyn nach einem deutschen Seehafen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muß auch vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden; b) die auf den Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Transport ab Brody, bezw. Husiatyn, Nowosielitza und Podwołoczyska nach einem deutschen Seehafen. Bei Aufgabe der Sendungen mit direkte von der russischen Versandstation nach der deutschen Seehafenstation lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidierung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate von der russischen Versandstation nach einem deutschen Seehafen. Die vorzulegenden Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, müssen längstens bis Ende April 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau erliegen	
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen							b) 74			
				Husiatyn transit							92			
				Nowosielitza (Bhf.) transit							72			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit für Sendungen von Stationen: a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (exkl.)							a) 57			
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen							b) 92			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2761	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.350, bezw. 25.780/01	beteiligten Verwaltungen	a) Baumwolle, rohe b) Jute	Triest und Fiume	Myslowitz transito	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen mit direkten, ad a) nach Sosnowice (Rußland), ad b) nach Herby lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Aus den Eintragungen in den Frachtbriefen ad b) muß überdies unzweifelhaft hervorgehen, daß die Sendungen für eine Jutespinnerei in Czenstochau bestimmt sind	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Adriatisch-Norddeutscher Verbandsgütertarif, Teil II, Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Teil II, Heft 1	345 Pfennig	210 Heller	Verschieden, je nach dem Kursstande	Im Kartierungswege		
2762	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Steinkohle, Anthrazit und Kohlenbriketts	Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Ö.N.W.B.	Klein-Schwechat oder Schwechat-Kledering	**Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906			95 Pfennig		Im Kartierungswege		Übersteigt die Belastung eines Wagens dessen Ladegewicht, so wird für das bahnseitig festgestellte Mehrgewicht eine Frachtgebühr nicht erhoben, sofern dieses nicht mehr als $2\frac{1}{2}$ Prozent des Ladegewichtes beträgt. Wenn die Überlast mehr als $2\frac{1}{2}$ Prozent bis einschließlich 5 Prozent des Ladegewichtes beträgt, so wird ohne Berücksichtigung des Gutgewichtes die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2763 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Geräucherte und marinierte Heringe	Nestersitz-Pömmerle St.E.G.	Wien K.F.N.B. und St.E.G.	**Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg | 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen.** **Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen.** **Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.** **Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarif der** Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. **Tarif**, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	**Heller** 409 409 586	**Heller** 378 400 472	**Heller** 31 9 114	**Im Kartierungswege**		
2764 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Sand und Schotter des Spezialtarifes 3**	**Straßnitz**	**Butschowitz** **Hracowitz**	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** **Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.** **Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarif**	**34 Heller** **20 Heller**	**30 Heller** **17 Heller**	**4 Heller** **3 Heller**	**Im Kartierungswege**		
2765 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezialtarifes 2	Brandeis a. A. St.E.G. Geiersberg Ö.N.W.B. Litits a. A. Ö.N.W.B. **Senftenberg** Ö.N.W.B.	Deutsch-Gabel A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 **kg** für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein **gültigen** Tarifbestimmungen. **Auf-** und Abladen der Sendungen **obliegt** dem Absender, bezw. **Empfänger**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	**Heller** 109 92 89 91		**Im Kartierungswege**		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2766 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker	Chrudim-Stadt (Lokalbahn Chrudim-Holitz)	Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende August 1906	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Österr. Eisenbahnverbandes	180 Heller	168 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende Dezember 1906	
2767 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Reservoirwagen, auf eigenen Rädern laufend	Königsfeld	Stadlau	Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der für Kesselwagen bestehenden Tarifbestimmungen. Die Wagen müssen in Königsfeld in den Wagenpark der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft eingestellt werden und für ein mit der Station Stadlau in Schienenverbindung stehendes Etablissement bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1906	Lokaltarif	88 Heller	44 Heller	44 Heller	Im Kartierungswege		
2768 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Zuckerrübenschnitte, getrocknet, der Pos. 2—18	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Herzogenburg	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 1. 5.000 kg 2. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 1. 98, 2. 71		Im Kartierungswege		
					Horn					1. 119, 2. 80				
					Pöchlarn					1. 119, 2. 80				
					St. Pölten					1. 98, 2. 71				
			Rübenschnitte, getrocknet, der Pos. 2—17		Herzogenburg	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 1. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 2. das Ladegewicht des verwendeten Wagens.				1. 98, 2. 43				
					Horn					1. 119, 2. 49				
					Pöchlarn					1. 119, 2. 48				
					St. Pölten					1. 98, 2. 42				
						Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und abladen der Sendungen obliegt den Parteien								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2769	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 122.532/05	beteiligten Verwaltungen	Zeresin (Zerasin)	Stockerau	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	Pfennig 333	Pfennig 296*)	Pfennig 37	Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				323	291*)	32			
					Dresden-Elbkai				416	379	37			
2770	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 122.532/05	beteiligten Verwaltungen	Cremor tartari Weinsteinsäure Zitronensäure	Stockerau	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	a) für beliebige Mengen, b) bei Bezahlung der Fracht für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief, c) bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	Pfennig a) 333 b) 305 c) 271	Pfennig 296 *) 240 *) 225 *)	Pfennig 37 65 46	Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				a) 323 b) 300 c) 266	291 *) 235 *) 220 *)	32 65 46			
					Dresden-Elbkai				a) 416 b) 359 c) 318	379 294 272	37 65 46			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									in Pfennig								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
2771	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 114.355-A 5/05	beteiligten Verwaltungen	Holz der Abteilung a und b des in Spalte 8 genannten Tarifes	Wien (K.F.N.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien (Ö.N.W.B), Wien (St.E.G.), sowie Korneuburg**)	Hetzdorf bei Oederan	Unter Einhaltung der für den Tarif-Teil II, Heft 5 (Holz) des Sächsisch-Österr.-Ungar. Verbandes geltenden Bestimmungen. Diese Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche nachweislich aus Slawonien stammen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Sächsisch-Österr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Teil II, Heft 5 (Holz) vom 1. Mai 1904	153	153	139	142	14	11	Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikat-Frachtbriefe für den Bahntransport, bezw. im Umschlagsverkehre der Schiffsfrachtbriefe und Duplikat-Frachtbriefe für die Beförderung ab Korneuburg (Donaulände) bis längstens Ende April 1907	*) Vgl. „Besondere Bestimmungen" im Teil II unter II B 7 A (Gemeinschaftliches Heft) des Sächsisch-Österr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes. **) Für Sendungen, welche in Korneuburg (Donaulände) mit Schiff anlangen, ermäßigen sich die Frachtsätze um je 7 Pfg. für 100 kg
					Leipzig (Bayer. Bhf.) S.St.B.*)				170	170	156	159	14	11			
					Leipzig (Dresd. Bhf.) S.St.B.*)				168	168	154	157	14	11			
					Leipzig-Connewitz S.St.B.*)				170	170	156	159	14	11			
					Leipzig-Stötteritz S.St.B.*)				168	168	156	159	12	9			
					Leipzig (Berl. Bhf.) Pr.St.B.*)				168	168	154	157	14	11			
					Leipzig (Eilenb. Bhf.) Pr.St.B.*)				168	168	154	157	14	11			
					Leipzig (Magd. Bhf.) Pr.St.B.*)				168	168	154	157	14	11			
					Leipzig (Thür. Bhf.) Pr.St.B.*)				169	169	155	158	14	11			
					Leipzig-Eutritzsch Pr.St.B.*)				168	168	154	157	14	11			
					Plagwitz-Lindenau S.St.B.*)				171	168	157	160	14	8			
					Plagwitz-Lindenau Pr.St.B.*)				171	168	157	160	14	8			
					Riesa				149	149	135	138	14	11			
									Heller für 1000 kg								
2772	V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 129.319/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar	Lieben Ö.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902	710		600		110		Im Kartierungswege		
					Prag Ö.N.W.B.				710		600		110				
					Wysočan Ö.N.W.B.				710		600		110				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2773 V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 23.791/05	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren (mit Ausnahme von Glasballons und Demijohns [Korbflaschen])	Graz Südbahn	Bregenz transit Buchs (Rheintal) transit St. Margrethen transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen" unter II und VIII des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft I, des Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905. (Ausnahmetarif 10, Serie I)	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes a) b) 364 211 357 207 364 211		Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
82 **V.-B. Nr. 143 v. 14./XII. 1905**	Nr. 142 vom 13. Dezember 1904	3082	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03		Dünger (Stall- und Straßendünger) aus der Pos. D—11 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	a) Prag (St.B.) b) Smichow	Dušnik Herrendorf-Středokluk Hořelitz Hostivař Litovitz Nautonitz Ouřinoves Radotin Řepora Řičan Swoleňowes	In der Rubrik 5 ist als Bestimmungsstation die Station Branik-Hodkovička aufzunehmen; ferner sind unter a) der Rubrik 9 . . . . 23 „ „ 10 . . . . 12 „ „ 11 . . . . 11 als Frachtsätze von Prag (St.B.) nach Branik-Hodkovička einzutragen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 144. **Wien, 16. Dezember 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, der Finanzen, des Handels und der Eisenbahnen vom 19. November 1905,*) betreffend die Ermächtigung des k. k. Nebenzollamtes I. Klasse Weipert-Bahnhof zur Abfertigung der aus dem Auslande einlangenden Pflanzensendungen.

Im Nachhange zu der Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, betreffend die im Verkehre mit dem Auslande zu beobachtenden Vorsichten wegen Verhütung der Einschleppung der Reblaus (Phylloxera vastatrix) wird das k. k. Nebenzollamt I. Klasse Weipert-Bahnhof ermächtigt, die aus dem Auslande einlangenden Sendungen, welche die unter Nr. 2 des Anhanges zur obigen Verordnung bezeichneten Gegenstände enthalten, nach den für die Abfertigung solcher Sendungen durch die ermächtigten Zollämter bestehenden Vorschriften abzufertigen.

Bylandt m. p. **Kosel** m. p.
Buquoy m. p. **Wrba** m. p.
Auersperg m. p.

Verordnung des Handelsministeriums vom 1. Dezember 1905,**) mit welcher im Nachhange zur Polizeiordnung für die Seehäfen vom 14. März 1884, R.-G.-Bl. Nr. 33, und zu den Handelsministerial-Verordnungen vom 18. April 1887, R.-G.-Bl. Nr. 42, und 24. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 118, weitere Bestimmungen für den Hafen von Pola erlassen werden.

Den Seehandelsschiffen, Fischer- und anderen Fahrzeugen, welche nicht zu Militärzwecken bestimmt sind, ist der Zugang zu den unten näher bezeichneten Meeresflächen der im Vorhafen von Pola gelegenen Buchten von Vergarola, San Zeno (Fisella) und Figo untersagt, und zwar:

1. In der Bucht von Vergarola.

Innerhalb der von zwei Linien begrenzten Meeresfläche, welche von einem 20 m seewärts in Nordost vom Molokopfe von Vergarola gedachten Punkte bis zu den zwei Warnungstafeln reichen, von denen die eine nächst der Treppe des k. u. k. Jachtgeschwaders, die andere auf dem Ufer westlich von der Wurzel des erwähnten Molos liegt.

2. In der Bucht von San Zeno (Fisella).

Innerhalb der Meeresfläche, begrenzt durch zwei Linien, welche die Boje Nr. 28 in der Bucht von San Zeno mit zwei Warnungstafeln verbinden, von denen die eine ungefähr 100 m westlich von der Umfassungsmauer der Anlage von Fisella, die andere in der Nähe der drei eingemauerten Kanonen (posta cannoni) liegt.

---

*) Enthalten in dem am 6. Dezember 1905 ausgegebenen LXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 179.
**) Enthalten in dem am 6. Dezember 1905 ausgegebenen LXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 182.

3. In der Bucht von Figo.

Innerhalb der Meeresfläche, welche von der Seeseite durch eine, die am Eingange der Bucht von Figo angebrachten Warnungstafeln verbindende Linie begrenzt wird.

Übertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden nach Maßgabe des § 47 der Polizeiordnung für die Seehäfen bestraft.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Auersperg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Dezember 1905, Z. 57.937, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Zuschrift vom 27. November 1905 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die am 16. November 1905 eröffnete, 25·913 km lange Teilstrecke Szászrégen—Déda der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Da die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen dem Verbande des Internationalen Übereinkommens bereits angehören, erscheint eine Änderung der Liste nicht erforderlich, und ist die erwähnte Bahnstrecke mit dem Tage der Betriebseröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 5. Dezember 1905 Kenntnis gegeben.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Forstwirtschaft. Kompetenz zum Erkenntnisse in Angelegenheiten der Aufforstung des Karstgebietes. Verfahren.

Das Ackerbauministerium hat mit Entscheidung vom 4. April 1901, Z. 2209, dem Rekurse des Karl D. in Selce gegen das Erkenntnis der Aufforstungskommission für das Karstgebiet des Herzogtums Krain vom 12. Oktober 1899, Z. 283, womit die in der Katastralgemeinde Selce gelegenen Hutweideparzellen 2480/1, 2131 und 2132, welche ein Flächenmaß von 2291·2254 ha aufweisen, in ihrem nordwestlichen, 80 ha umfassenden Teile als im Sinne des § 1, Gesetz vom 9. März 1885, L.-G.-Bl. Nr. 12, aufzuforstende Grundstücke erklärt wurden, keine Folge gegeben und das angefochtene Erkenntnis mit dem Beifügen bestätigt, daß betreffs der vom Rekurrenten genau zu präzisierenden Entschädigungsansprüche hinsichtlich des Weideentganges von der Karstaufforstungskommission nach den Bestimmungen der §§ 8, 9 und 10 bezogenen Gesetzes das Amt zu handeln sein wird.

In der dagegen hiergerichts eingebrachten Beschwerde wird die Gesetzmäßigkeit dieser Entscheidung darum angefochten, weil der Tatbestand nicht entsprechend dem Gesetze vom 9. März 1885, L.-G.-Bl. für Krain Nr. 12, erhoben und hierbei insbesondere auf den Beschwerdeführer als Weideberechtigten keine Rücksicht genommen wurde, ferner weil hinsichtlich der in Betracht kommenden Hutweiden schon das Teilungs- und Regulierungsverfahren durch die Agrarbehörden eingeleitet war, daher die Aufforstungskommission zu einer Verfügung hinsichtlich dieser Grundstücke nicht mehr berufen war, endlich, weil durch die angeordnete Aufforstung der in der Schafzucht gelegene Hauptwirtschaftsbetrieb des Beschwerdeführers gefährdet werde, daher diese Aufforstung sich als gesetzlich unzulässig darstelle.

Was zunächst den Kompetenzeinwand anbelangt, so hat der Verwaltungsgerichtshof erwogen, daß nach Vorschrift des Gesetzes vom 9. März 1885, L.-G.-Bl. Nr. 12, betreffend die Karstaufforstung im Herzogtume Krain, die Ermittlung und Feststellung der aufzuforstenden Grundstücke, sowie überhaupt die Durchführung aller die Karstaufforstung in den Bezirken Adelsberg und Loitsch bezweckenden Verhandlungen der Aufforstungskommission in Laibach übertragen ist. Allerdings können gemäß des Gesetzes vom 3. September 1894, L.-G.-Bl. Nr. 27, auch die Behörden für agrarische Operationen anläßlich der Durchführung einer Teilung oder Regulierung im Sinne des § 11 des Gesetzes vom 26. Oktober 1887, L.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1888, in die Lage kommen, Verfügungen auf Grund des bezogenen Karstaufforstungsgesetzes im Einvernehmen mit der Karstaufforstungskommission, das heißt nur mit Zustimmung der letzteren zu treffen. Allein durch diese fallweise Berufung der Agrarbehörden zu einer derartigen Verfügung in forstlicher Hinsicht, und zwar lediglich für die Zwecke der in ihren Wirkungskreis fallenden Teilung und Regulierung wird die Karstaufforstungskommission weder in ihrer primären Zuständigkeit für alle, die Karstaufforstung betreffenden Angelegenheiten weiter berührt, noch in der Ausführung der ihr durch die imperativen Bestimmungen des bezogenen Karstaufforstungsgesetzes zugewiesenen Aufgaben behindert. Übrigens ist die Agrarbehörde tatsächlich gar nicht in die Lage gekommen, eine solche Verfügung zu erlassen und liegt gegen die von der Karstaufforstungskommission angeordnete Aufforstung der bezeichneten Hutweiden irgend ein diese forstliche Maßnahme einschränkender oder behindernder Akt der Agrarbehörden ebensowenig vor und kann daher der Umstand allein, daß bezüglich dieser Hutweiden das Teilungs- und Regulierungsverfahren sich im Zuge befindet, die Gesetzlichkeit der von der Karstaufforstungskommission verfügten Aufforstung nicht beirren. Ferner ist zu erwägen, daß über den Bestand und den Umfang der Weiderechte des Beschwerdeführers seitens der Aufforstungskommission nicht abgesprochen wurde und auch nicht abgesprochen werden konnte, da durch einen solchen Ausspruch deren gesetzlicher Wirkungskreis überschritten worden wäre; vielmehr wird in dieser Richtung mit der angefochtenen Entscheidung nur bestimmt, daß betreffs der vom Rekurrenten genau zu präzisierenden Entschädigungsansprüche hinsichtlich

des Weideentganges von der Karstaufforstungskommission nach den Bestimmungen der §§ 8, 9 und 10 bezogenen Karstaufforstungsgesetzes das Amt zu handeln sein wird, worin aber nur ein unpräjudizierlicher Hinweis auf die gesetzlichen Vorschriften für die Austragung der Entschädigungsansprüche des Beschwerdeführers erblickt werden kann.

Bezüglich des abgeführten Verfahrens kommt vor allem in Betracht, daß angesichts der Bestimmungen der §§ 1, 6 und 7 leg. cit. die Karstaufforstungskommission selbständig jene Grundstücke bezeichnet, welche der forstmäßigen Behandlung zu unterziehen sind und daß das freie Ermessen der Behörde in dieser Richtung nur insoweit begrenzt erscheint, daß der Aufforstung nur die im § 1 bezeichneten Gattungen von Grundstücken unterzogen werden können. Aus den Administrativakten ergibt sich nun, daß die der Aufforstung durch das angefochtene Erkenntnis zugewiesenen Grundstücke allerdings den im § 1 angeführten Kategorien angehören und die Beschwerde selbst gesteht ausdrücklich zu, daß das Aufforstungserkenntnis sich nur auf Hutweiden beziehe. Aus den Administrativakten ergibt sich aber auch, daß der kommissionellen Lokalerhebung vom 5. August 1899 alle Interessenten beigezogen wurden und daß alle mit alleiniger Ausnahme des Beschwerdeführers der gegenständlichen Aufforstung zugestimmt haben, wobei aus dem amtlichen Vermerke, daß Beschwerdeführer diese Zustimmung nicht gegeben habe, auf dessen Anwesenheit bei dieser kommissionellen Lokalverhandlung geschlossen werden muß. Ebenso war bei der infolge des Ministerialrekurses des Beschwerdeführers auf den 25. Juni 1900 durch öffentliche Verlautbarung ausgeschriebenen zweiten Lokalverhandlung allen Parteien Gelegenheit geboten, gegen die Aufforstung der bezeichneten Hutweiden ihre Einwendungen und Erinnerungen vorzubringen.

Wenn schließlich die Beschwerde behauptet, daß die angeordnete Aufforstung eine Verletzung des § 1 leg. cit. begründe, weil hierdurch der Beschwerdeführer in seinem Hauptwirtschaftsbetriebe gefährdet wurde, so ist dem entgegenzuhalten, daß das Karstaufforstungsgesetz darüber keinerlei nähere Bestimmungen enthält, unter welchen Voraussetzungen eine solche Gefährdung des Hauptwirtschaftsbetriebes anzunehmen sei. Hiernach ist es lediglich Sache der Aufforstungskommission, in jedem konkreten Falle auch dieses Moment in Betracht zu ziehen und nach Würdigung desselben ihren Beschluß zu fassen. Dies ist nun im vorliegenden Falle tatsächlich geschehen, da die Kommission durch besondere Lokalerhebungen unter Zuziehung von Sachverständigen die Rückwirkung der Aufforstung auf den Hauptwirtschaftsbetrieb sämtlicher weideberechtigter Interessenten erheben ließ und selbst feststellte, daß durch die projektierte Aufforstung eine Gefährung des Hauptwirtschaftsbetriebes aller Interessenten einschließlich des Beschwerdeführers schon darum nicht Platz greife, weil der Weidegrund stark verkarstet sei und nahezu gar keinen Ertrag abwerfe. Eine weitere Überprüfung dieses Ausspruches der Aufforstungskommission, sowie der angefochtenen Ministerialentscheidung entzieht sich jedoch der Kognition des Verwaltungsgerichtshofes infolge der Bestimmungen des § 6, Abs. 1, und des § 3, lit. e, Gesetz vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876.

(Erkenntnis vom 23. Dezember 1903, Z. 13.364; Budw. Nr. 2236/A.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 364. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Dezember 1905 wurde der Dringlichkeitsantrag des Abg. Dr. Sylvester, betreffend die abermalige Verlängerung der Gültigkeit der Anordnungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung in Verhandlung gezogen.

Abg. Dr. Sylvester bemerkt, seine Ausführungen würden wesentlich kürzer, aber vielleicht etwas nützlicher sein, als die letztgehörten Reden. Das Lokalbahngesetz vom Jahre 1894 sei mit dem 1. Jänner 1905 außer Wirksamkeit getreten. Drei Monate hindurch habe man sich im Exlex-Zustande befunden. Im April sei die Wirksamkeit dieses Gesetzes im Dringlichkeitswege neuerlich verlängert worden. Unter der Wirksamkeit des früheren Lokalbahngesetzes seien 113 Lokalbahnen mit 3500 km Länge und einem Aufwande von 441 Millionen gebaut worden. Das Lokalbahngesetz sei eines der wichtigsten und besten Gesetze, die in den letzten Jahrzehnten gegeben worden seien. Redner bittet, dem von ihm vorgelegten Gesetzentwurfe zuzustimmen, durch welchen die Gültigkeit des Lokalbahngesetzes abermals, und zwar bis zur Erlassung eines neuen Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung, erstreckt wird.

Leiter des Eisenbahnministeriums Sektionschef Wrba: Der in Verhandlung stehende Dringlichkeitsantrag kommt den Intentionen der Staatsverwaltung in vollem Maße entgegen. Ich bin in der Lage, dem hohen Hause mitzuteilen, daß die Regierung sich im Besitze der Allerhöchsten Ermächtigung zur Einbringung einer ganz analogen Gesetzesvorlage befindet; doch ist durch die Einbringung des Dringlichkeitsantrages der Zeitverlust, der mit der formalen Behandlung der Regierungsvorlage verbunden wäre, in zweckentsprechender Weise vermieden. Über die Notwendigkeit einer Verlängerung des bestehenden Lokalbahngesetzes im derzeitigen Zeitpunkte zu sprechen, ist eigentlich entbehrlich, denn die Argumente sind allgemein bekannt. Es stehen die Konzessionierungen von 18 bis 20 Lokal- und Kleinbahnen unmittelbar bevor, darunter solche von großer Bedeutung für die beteiligten Kreise. Ich nenne nur Trient—Malé, Agonitz—Klaus, Weckelsdorf—Blažnitz, Meran—Lana, Ernstbrunn—Hohenau u. a. Außerdem ist die Fortdauer der Wirksamkeit des dermaligen Gesetzes von besonderer Wichtigkeit für die Vorbereitung weiterer Lokalbahnprojekte, weil in den bestehenden gesetzlichen Anordnungen wesentliche Begünstigungen für solche Vorarbeiten enthalten sind. Auch enthalten die Artikel VI bis X Bestimmungen über die finanziellen Operationen auch zu Zwecken bereits konzessionierter Lokalbahnen. Endlich bietet das Gesetz selbst in vielen Beziehungen, insbesondere bezüglich der Kleinbahnen, Normativbestimmungen, deren Wegfall von bedeutendem Nachteile für die Sicherstellung weiterer Bahnen dieser Kategorie sein würde.

Von allen diesen Gesichtspunkten ist also die unveränderte Fortdauer der bestehenden Anordnungen bis zur Erlassung eines neuen Gesetzes für Bahnen niederer Ordnung von dringendster Notwendigkeit und ich bin daher dem Herrn Antragsteller sehr dankbar, daß er in dieser Weise die Angelegenheit fördert. Ich möchte aber gleich hier zum Ausdrucke bringen, daß es nicht in den Intentionen des Eisenbahnministeriums und, wie ich glaube, auch nicht im Interesse der beteiligten Kreise liegen würde, wenn man durch die Verlängerung der Wirksamkeit des heutigen Gesetzes gewissermaßen die dermaligen Bestimmungen perennieren und dauernd festlegen würde. Die Regierung muß, wohl im Einklange mit den Interessenten, den größten Wert darauf legen, daß das dem hohen Hause von ihr seinerzeit zur verfassungsmäßigen Behandlung vorgelegte Lokalbahngesetz ehetunlichst der Beratung und Beschlußfassung zugeführt werde. Denn der Entwurf dieses neuen Lokalbahngesetzes enthalte wesentliche Abänderungen und Erweiterungen des früheren; es ist notwendig, um die veralteten Bestimmungen des bestehenden Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung in Einklang zu bringen mit der fortschreitenden Gesetzgebung, mit den neuen Steuergesetzen, dem Gesetze über fundierte Bankschuldverschreibungen, mit dem in Verhandlung stehenden Gesetze über Gesellschaften mit beschränkter Haftung und ähnlichem mehr. Weiter enthält der dem hohen Hause vorliegende Gesetzentwurf wertvolle Erweiterungen der für die Lokalbahnunternehmungen bestehenden Begünstigungen. Endlich und vor allem hoffen wir, daß durch eine zustimmende Beschlußfassung des hohen Reichsrates die Beziehungen der autonomen Körperschaften, insbesondere der Stadtvertretungen zu den städtischen Transportanstalten eine Erweiterung und Förderung erfahren werden, die für die

Entwicklung dieser Art von Verkehrsmitteln von besonderem Werte sich erweisen dürfte.

Ich möchte also an das hohe Haus die Bitte richten, dem Antrage die Dringlichkeit zuzuerkennen, das Gesetz sodann ehetunlichst zum Beschlusse zu erheben, dabei aber durch eine Einschränkung der Zeitdauer der Wirksamkeit des Gesetzes der Intention Ausdruck zu geben, daß es sich nicht darum handelt, wie ich mich ausgedrückt habe, die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zu versteinern und zu perennieren, sondern ehetunlichst zur Erlassung eines besseren und weitaus günstigeren neuen Gesetzes zu gelangen.

Die Dringlichkeit des Antrages wird ohne Debatte beschlossen und hierauf in die Debatte über das Meritum des Antrages eingegangen.

Abg. Maštálka bedauert ebenso wie der Leiter des Eisenbahnministeriums, daß das Lokalbahngesetz, welches bereits am 17. November 1904 dem Hause vorgelegt wurde, noch nicht der Beschlußfassung unterzogen worden sei und appelliert an den Obmann des Eisenbahnausschusses, er möge den Referenten, der seinerzeit sich zur Übernahme des Referates bereit erklärt habe, ersuchen, den Bericht baldmöglichst fertigzustellen, damit das Haus ehestens in die Lage komme, die Vorlage zum Gesetze zu erheben und sich nicht mehr mit Provisorien zu befassen brauche. Das Haus habe gegenwärtig ohnehin nichts zu tun. In der Obmännerkonferenz sei es zum Ausdrucke gekommen, daß für die laufende Woche ohnehin kein eigentliches Arbeitspensum vorhanden sei. Der Eisenbahnausschuß, der unbegründeterweise in diesem Sessionsabschnitte überhaupt noch nicht tagte, könnte rasch einberufen werden und seine Arbeiten vollenden. Redner verlangt, daß in dem Gesetze, abweichend von der vom Antragsteller Dr. Sylvester vorgeschlagenen Textierung, womöglich eine Begrenzung der Wirksamkeit des neuen Gesetzes festgelegt werden soll und verlangt, daß nach den Worten „niederer Ordnung“ die Worte „jedoch längstens bis 31. Dezember 1908“ eingefügt werden. Diese Frist sei unbedingt notwendig, denn in dem Sessionsabschnitte nach Neujahr werde das Haus vermutlich mit der Wahlreformvorlage und mit der Verstaatlichungsfrage derart beschäftigt sein, daß es zur Beratung der neuen Lokalbahnvorlage kaum kommen werde. Es werde dann wahrscheinlich mehr als ein Jahr vergehen, bis das neue Haus zur Arbeit gelangen werde. Es sei daher eine selbstverständliche Notwendigkeit, die Wirksamkeit des Provisoriums bis zum Ende des Jahres 1908 zu erstrecken.

Der Zusatzantrag des Abg. Maštálka wird hinreichend unterstützt.

Abg. Kaftan führt aus, die in Verhandlung stehende Regierungsvorlage sei rechtzeitig eingebracht worden, sie sei rechtzeitig in den Eisenbahnausschuß gelangt, der Ausschuß sei auch vom Obmanne rechtzeitig einberufen worden und die Mitglieder des Ausschusses haben sich auch, um ein rasches Zustandekommen des Gesetzes zu ermöglichen, mit dem Vorschlage der Regierung einverstanden erklärt, daß ein Referent bestellt werde, der seinen Bericht in einer Weise beschleunige, daß dadurch das Gesetz noch vor dem Ende des Jahres 1905 zum Beschlusse erhoben werden könne. Die Absicht sei allerdings eine gute gewesen, aber das Resultat war nicht erfreulich; denn das Referat wurde bis heute nicht vorgelegt. Trotzdem es sich hier um eine sehr wichtige Frage handelt und man dem Referenten gewiß Zeit lassen muß, um dieselbe eingehend zu studieren, so sei doch nach Ansicht des Redners, eine Frist von fast einem Jahre genügend gewesen, um das Referat fertig zu stellen. So gern Redner anerkennen will, daß das gegenwärtige Gesetz gegenüber dem früheren Verbesserungen enthält, so wäre es doch von Interesse gewesen, wenn die Mitglieder dieses Hauses in die Lage gekommen wären, ihre Meinung über dasselbe auszusprechen und eventuelle Verbesserungen vorzuschlagen. Und daß Verbesserungen notwendig seien, könne nicht geleugnet werden. Man behandle heute die Lokalbahnen nach den Vorschriften der Hauptbahnen, obwohl diese beiden Kategorien eigentlich ganz verschieden behandelt werden müßten.

Auch die Frage der Stellungnahme der Kriegsverwaltung gegenüber den Lokalbahnen hätte erörtert werden können. Das Reichs-Kriegsministerium verlange heute von den Lokalbahnen Sicherstellungen, die vielleicht nicht in zehn und auch nicht in zwanzig Jahren zur Ausführung kommen können. Dadurch erschlage man die Lokalbahnen, denn für solche Anforderungen der Kriegsverwaltung sei ein viel zu großes Anlagekapital notwendig. Auch eine Reihe von anderen Fragen hätte bei dieser Gelegenheit erörtert werden können. Man beklagt sich beispielsweise heute darüber, daß der Betrieb der Lokalbahnen zu teuer sei, man vergißt aber, daß in manchen Bezirken vier und mehr Lokalbahnen, und zwar jede unter einer anderen Verwaltung, gelegen sind und daß es hier sehr einfach wäre, dadurch Wandel zu schaffen, daß man diese verschiedenen Bahnen einfach fusioniere. Redner verweist im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen insbesondere auf Böhmen, welches jährlich riesige Opfer für das Lokalbahnwesen bringe. Für diese Opfer könne aber das Land verlangen, daß sein wirtschaftliches Leben gehoben werde und daß insbesondere der Staat ihm hierzu hilfreiche Hand biete. Redner appelliert an die Regierung, sie möge ihre Handlungen so einrichten, daß das Haus der Mühe enthoben werde, schon vor vielen Jahren vorgebrachte Wünsche hier immer und immer wiederholen zu müssen. Er bedauert, daß man sich in dem gegenwärtigen Falle wiederum mit einem Provisorium begnügen müsse und erklärt gleichfalls, daß eine Präzisierung, wie sie der Abgeordnete Maštálka beantragt hat, notwendig sei. Allerdings sei der vom Abgeordneten Maštálka beantragte Termin ein sehr weiter und Redner würde bedauern, wenn man tatsächlich die ganze Frist bis zur Schaffung eines definitiven Gesetzes ablaufen lassen müßte. Es wäre dies ein Armutszeugnis für die Regierung und für das Haus. Redner schließt mit dem Ausdrucke der Hoffnung, daß nunmehr der Eisenbahnausschuß mit größter Beschleunigung einberufen, das Referat dem Hause vorgelegt und die Vorlage ordnungsmäßig erledigt werden möge.

Bei der Abstimmung wird der beantragte Gesetzentwurf mit dem vom Abg. Maštálka beantragten Zusatze in zweiter und dritter Lesung angenommen.

In derselben Sitzung überreichten die Abgeordneten Merunowicz und Genossen eine Interpellation an den Herrn Leiter des Handelsministeriums, betreffend den Beginn des Baues des Donau-Oder-Weichselkanales im Jahre 1906.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Pyhrnbahn. (Trinkwasserleitung zur Haltestelle St. Pankraz und Sicherung der Teichlflußufer bei km 16·9/17·1. Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung. Erteilung des Baukonsenses.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat auf Grund der mit dem Eisenbahnministerial-Erlaß vom 24. Juni 1905, Z. 30.283, erteilten Ermächtigung und nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, infolge anstandslosen Ergebnisses der am 2. August 1905 vorgenommenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Windischgarsten vorgelegten Projekte, betreffend die Trinkwasserleitung zur Halte- und Ladestelle St. Pankraz und für die Sicherung der Teichlflußufer bei km 16·9/17·1 der Pyhrnbahn, den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erteilt. [E.-M.-Z. 41.717.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktionsbezirk Wien: Zweigeleisiger Betrieb auf der Strecke Allentsteig—Gmünd.) Auf der bisher eingeleisigen Teilstrecke Allentsteig—Gmünd der Linie Wien K.F.J.B.—Eger ist nach Herstellung des zweiten Geleises, und zwar von Vitis bis Gmünd am 1. Oktober, von Allentsteig bis Schwarzenau am 20. Oktober und von Schwarzenau bis Vitis am 13. November der doppelgeleisige Verkehr eingerichtet worden. Die Strecke von Wien K.F.J.B. bis Gmünd wird somit in Hinkunft zweigeleisig befahren.

— (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Eröffnung der Lokalbahn Reutte-Schönbichl-Reichsgrenze.) Am 16. Dezember wird die Lokalbahn Reutte-Schönbichl-Reichsgrenze mit den Stationen Reutte und Vils und den Haltestellen Pflach, Musau, Ulrichsbrücke und Schönbichl dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hierbei gelangen die Stationen für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter) und die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Ausland.

Preußen. (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. Direktionsbezirk Kattowitz: Stationsnamenänderung.) Der an der Bahnstrecke Kandrzin—Dt.-Rasselwitz gelegene Haltepunkt Klodnitz erhält vom 1. Jänner 1906 ab die nähere Bezeichnung „Klodnitz-Oderhafen.“

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Frachtsätze des Ausnahmetarifes 41 (für Obst) des Tarifes, Teil II, Heft 1, für Kržeschitz und Ploschkowitz-Pitschkowitz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für die Stationen Kržeschitz und Ploschkowitz-Pitschkowitz hinsichtlich des Ausnahmetarifes Nr. 41 (für Obst, frisches, u. s. w.) des Tarifheftes 1 unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze angewendet:

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.
b) „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „ „

	Eigentumsbahn	Bremen [1]) (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B. [1]) Wilhelmsburg		Stettin [1])		Warnemünde		anderen deutschen Hafenstationen
		a	b	a	b	a	b	a	b	
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
Von oder nach		I. verpackt.								
Kržeschitz	Ö.N.W.B.	434	390	413	372	303	273	383	344	Siehe die Tabellen auf Seite 26 und 27 des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902
Ploschkowitz-Pitschkowitz	A.T.E.	439	395	418	377	308	278	388	350	
Von		II. unverpackt.								
Kržeschitz	Ö.N.W.B.	434	382	413	364	303	265	383	336	
Ploschkowitz-Pitschkowitz	A.T.E.	439	389	418	371	308	272	388	344	

[1]) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9, bezw. 11 des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Die in Frage kommenden Kilometerentfernungen sind die folgenden:

Nach und von	Bremen	Hamburg B.	Stettin	Warnemünde
	Kilometer			
Kržeschitz	614	584	419	539
Ploschkowitz-Pitschkowitz	609	579	414	534

Wien, am 5. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1952]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und II und des Ausnahmetarifes 10 (Graphit) des Tarifheftes 1 für Jinonitz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für Jinonitz hinsichtlich der vorgenannten Spezialtarife bei Aufrechthaltung der für dieselben gültigen Tarifbestimmungen, ferner hinsichtlich des Ausnahmetarifes 10 (Graphit, roh, u. s. w., bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief), enthalten im Nachtrag III zum Verbandstarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze angewendet:

Nach und von	Eigentumsbahn	Bremen ¹) (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B. ¹), Wilhelmsburg		Stettin ¹)		Warnemünde		anderen deutschen Hafenstationen
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
		Spezialtarif								Siehe die Tabellen auf Seite 20 und 21 des Tarifes, Teil II, Heft 1
		A 2	II	A 2	II	A 2	II	A 2	II	
Jinonitz	B.E.B.	377	274	368	270	285	215	345	257	
		Ausnahmetarif Nr. 10 (Graphit, roh, u. s. w.)								Siehe die Tabellen auf Seite 22 und 23 des Tarifes, Teil II, Heft 1
Jinonitz	B.E.B.	214		214		165		207		

¹) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9, bezw. 11 des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Wien, am 5. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1953]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Frachtsätze der Abteilungen II B b, II B c und III B c des Ausnahmetarifes 18 (Eisen u. s. w.) des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 für die Station Schönbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für den Verkehr mit Schönbrunn, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, hinsichtlich der vorbezeichneten Abteilungen des Ausnahmetarifes 18, enthalten im Nachtrag IV des Tarifheftes 1, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen folgende Frachtsätze angewendet:

Von	Eigentumsbahn	Nach												
		Bremen ²) (Hauptbahnhof, Freibezirk)			Hamburg B ²), Wilhelmsburg			Stettin ²)			Warnemünde			anderen deutschen Hafenstationen
		Abteilung												
		II B b	II B c	III B c	II B b	II B c	III B c	II B b	II B c	III B c	II B b	II B c	III B c	
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig												
Schönbrunn	K.F.N.B.	449	223	182	419	210	171	289	153	128	389	197	162	Siehe die besonderen Tabellen auf Seite 22 bis 25 des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1

²) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9, bezw. 11 des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1.

Wien, am 5. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1954]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

1. Teilweise Änderung der Frachtsätze für Kleie etc.
2. Eliminierung der Stationen Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy aus dem Tarife, Teil II, Heft 2.
3. Zahlung der russischen Vorfrachten in Markwährung.
4. Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc.
5. Gültigkeit des Ausnahmetarifes b) (Bohnen) im Tarif-Teil II, Heft 2, betreffend.
6. Aufnahme der Artikel Ölkuchen und Ölkuchenmehl etc. in den Ausnahmetarif für den Verkehr nach den Seehafenstationen Altona etc. des Tarifes, Teil II, Heft 2.
7. Einbeziehung von Stationen in den Tarif-Teil II, Heft 1.
8. Einbeziehung von Stationen in den Tarif-Teil II, Heft 2.
9. Aufhebung der Frachtsätze der Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr und Dienstbeschränkung für Leipzig Magdeb. Bhf.
10. Anwendung der Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehre mit der russischen Station Shurawlewka.
11. Änderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau.
12. Änderung von Stationsnamen.

Ad 1. Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1907, werden für Sendungen von Kleie, auch Grießkleie und Gerstenkleie, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie bei Einhaltung der im Tarif-Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für den in rubro bezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1902 enthaltenen Bestimmungen folgende Nachlässe von den im genannten Tarife für die nachstehenden Relationen für Kleie vorgesehenen Frachtsätzen im Kartierungswege gewährt:

I. Nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen von:

	Für 100 kg in Pfennig
a) Brody (Bhf.) transit für Sendungen von den russischen Stationen	
Sarudinzy	8
Oratowo, Pogrebischtsche, Roß	10
Lipowetz, Monastyrischtsche	11
Christinowka, Kiew	12
Balaschow, Borissoglebsk, Gomel, Jelisawetgrad, Koslow, Krementschug, Pawlograd, Pensa, Pinerewka, Pirjatin, Polowzewo, Priluki, Rowanowka, Romny, Ssebrjakowo, Tambow, Woronesh	15
b) Podwołoczyska (Bhf.) transit für Sendungen von den russischen Stationen	
Turbow	4
Brailow, Cholonewskaja, Karolina, Nemirow, Ssamtschinzy	7
Chmelnik	10
Gniwan, Uladowka	11
c) Nowosielitzy (Bhf.) transit für Sendungen von der russischen Station Mohilew	6

II. Nach den Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen:

a) Sebnitz;
b) Arnsdorf in Sachsen, Großharthau, Großröhrsdorf, Klotzsche, Königsbrück Bhf., Lohmen, Radeberg;
c) Bischofswerda, Schmölln bei Bischofswerda;
d) Dürrrohrsdorf, Neustadt in Sachsen, Niederneukirch, Oberneukirch, Stolpen;
e) Bautzen, Dürrhennersdorf, Großpostwitz, Herrnhut, Löbau in Sachsen, Neucunnersdorf in Sachsen, Obercunnersdorf, Pommritz;
f) Ebersbach, Eibau, Leutersdorf, Neugersdorf, Neusalza-Spremberg, Schirgiswalde, Sohland, Taubenheim, Wilthen, Zittau.

Von	Nach den voraufgeführten Stationen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen unter					
	a)	b)	c)	d)	e)	f)
	Für 100 kg in Pfennig					
Brody (Bhf.) transit für Sendungen von den russischen Stationen:						
Christinowka, Kiew	6	7	8	9	12	12
Lipowetz, Monastyrischtsche	6	7	8	9	11	11
Oratowo, Pogrebischtsche, Roß	6	7	8	9	10	10
Sarudinzy	6	7	8	8	8	8
Balaschow, Borissoglebsk, Gomel, Jelisawetgrad, Koslow, Krementschug, Pawlograd, Pensa, Pinerewka, Pirjatin, Polowzewo, Priluki, Romanowka, Romny, Ssebrjakowo, Tambow, Woronesh	6	7	8	9	12	15
Podwołoczyska (Bhf.) transit für Sendungen von den russischen Stationen:						
Brailow, Cholonewskaja, Karolina, Nemirow, Ssamtschinzy	6	7	7	7	7	7
Gniwan, Uladowka	6	7	8	9	11	11
Chmelnik	6	7	8	9	10	10
Turbow	4	4	4	4	4	4
Nowosielitzy (Bhf.) transit für Sendungen von der russischen Station Mohilew	6	6	6	6	6	6

Die bezüglichen Sendungen müssen in den Bahnhöfen der voraufgeführten deutschen Bestimmungsstationen verbleiben, d. h. von diesen Bahnhöfen mit Geschirr abgefahren werden. Bei eventueller Weiterkartierung der Sendungen nach anderen Stationen werden die Frachtnachlässe nicht gewährt.

Ad 2. Mit Wirksamkeit vom 16. Oktober 1905 sind die Stationen Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy nebst den für dieselben vorgesehenen Frachtsätzen und einschlägigen Bestimmungen aus dem vom 1. Oktober 1902 gültigen Tarife, Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr ohne Ersatz eliminiert worden.

Demgemäß sind Getreidesendungen russischer Herkunft, welche mittels Eisenbahn von Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy in Brody, bezw. Podwoloczyska oder Nowosielitzy einlangen, von der direkten Abfertigung nach dem vorerwähnten Tarife ausgeschlossen und gelangen ab der österreichischen Grenzstation Brody, bezw. Podwoloczyska oder Nowosielitza die Frachtsätze des Tarifheftes 3 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina zur Anwendung.

Ad 3. Mit Wirksamkeit vom 9. Februar 1905 hat die Zahlung der russischen Vorfrachten bei dem in rubro bezeichneten Verkehre nach Deutschland abgefertigten Sendungen in der Markwährung, unter Zugrundelegung eines festen Umrechnungskurses von 100 Rubel = 216 Mark zu erfolgen.

Dementsprechend sind auf Seite 20 des vom 1. November 1901 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, für den in rubro bezeichneten Verkehr unter „Auflassung der Nachnahmeprovision", Punkt 1, die Worte „in der gezahlten Valuta oder" zu streichen und durch einen Beistrich zu ersetzen.

Ad 4. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 sind auf Seite 21 und 22 des Tarifes, Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1902 die im Punkte 9 der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc., sub a)—e) vorgesehenen Fälle, in welchen der Ausgleich der Unterschiede zwischen den im direkten Verkehre zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten nicht bei der Weiterbeförderung der Sendungen von der Lagerhaus-, bezw. Reexpeditionsstation, sondern nur im Rückvergütungswege stattfindet, durch Aufnahme des nachfolgenden Punktes f) ergänzt worden:

„f) wenn von der Reexpeditionsstelle bis zur neuen Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, wohl aber von der ursprünglichen Versandstation, und wenn die Sendung von der Reexpeditionsstelle nach der endgültigen Bestimmungsstation ohne Abfertigungsvorschrift aufgegeben wird."

Demgemäß sind auf Seite 22 des vorerwähnten Tarifes in der 1. Zeile des nach Punkt e) folgenden Absatzes die Worte „In den unter a)—e) angeführten Fällen . . ." auf „In den unter a)—f) angeführten Fällen" abzuändern.

Ad 5. Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 finden die auf Seite 89 des vom 1. Oktober 1902 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr angeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes b) (Bohnen, genießbare, trockene) allgemein für Sendungen nach den Hafenstationen zur Ausfuhr über See Anwendung.

Ad 6. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 sind auf Seite 87 des vom 1. Oktober 1902 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr im Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Seehafenstationen transito seewärts zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern unter 1. c) nachstehende Artikel einbezogen worden: Ölkuchen und Ölkuchenmehl (zerkleinerte Ölkuchen) und entfettetes Ölsaatmehl aller Art, z. B. Baumwollsamenkuchen, Baumwollsamenmehl, Kokoskuchen (Koprakuchen), Kokoskuchenmehl (Kopramehl), Erdnußkuchen, Erdnußkuchenmehl, Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Leinsaatmehl, Palmkernkuchen, Palmkernkuchenmehl (Palmkernmehl), Rapskuchen, Rapskuchenmehl.

Ad 7. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, ist in den vom 1. November 1901 gültigen Tarif-Teil II, Heft 1, für den in rubro bezeichneten Verkehr einzubeziehen:

Auf Seite 41 des Haupttarifes

Schnitt-Tafel I b.

Zwischen dem Schnittpunkte und	Eilgut	Stückgutklasse	
		I	II
	in Pfennig für 100 Kilogramm		
Salzbergen	1342	671	576

Auf Seite 56, 60, 96 des Haupttarifes und auf Seite 39, 50, 62 des Nachtrages V vom 1. Dezember 1904

Schnitt-Tafel I b.

Ausnahmetarif 2 B (Güter aller Art).

Auf Seite des Haupttarifes	Bis zum Schnittpunkte von	a	b	c
		in Mengen		
		unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
		Im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe II *)		
		in Pfennig für 100 kg		
56	Bielefeld Hauptbahnhof	417	329	278
56	Bielefeld Ost	—	328	277

Schnitt-Tafel Ib.
Ausnahmetarif 3 (Dünger).

Auf Seite des Haupttarifes	Zwischen dem Schnittpunkte und	A	B	C
		nach und von Rußland		
		Dünger aller Art	Abtrittsdünger	rohe Kalisalze etc.
		in Pfennig für 100 kg		
60	Bielefeld Hauptbahnhof	195	155	—
60	Bielefeld Ost	194	155	—

Schnitt-Tafel Ib.
Ausnahmetarif 7 B (Eisenwaren u. s. w.).

Auf Seite des Nachtrages V	Bis zum Schnittpunkte von	Im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe*)								
		I			II			III		
		a	b	c	a	b	c	a	b	c
		in Mengen								
		unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000
		Kilogramm								
		in Pfennig für 100 kg								
39	Bielefeld Hauptbahnhof	293	234	195	245	210	175	293	234	195
39	Bielefeld Ost	—	233	194	—	209	174	—	233	194

Schnitt-Tafel Ib.
Ausnahmetarif 7 C (Eisenwaren u. s. w.).

Auf Seite des Nachtrages V	Bis zum Schnittpunkte von	Im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe*)								
		I			II			III		
		a	b	c	a	b	c	a	b	c
		in Mengen								
		unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000
		Kilogramm								
		in Pfennig für 100 kg								
50	Bielefeld Hauptbahnhof	293	234	195	245	210	175	293	234	195
50	Bielefeld Ost	—	233	194	—	209	174	—	233	194

Schnitt-Tafel Ib.
Ausnahmetarif 7 D (Eisenwaren u. s. w.).

Auf Seite des Nachtrages V	Bis zum Schnittpunkte von	Im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe*)					
		I			III		
		a	b	c	a	b	c
		in Mengen					
		unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000
		Kilogramm					
		in Pfennig für 100 kg					
62	Bielefeld Hauptbahnhof	293	234	195	293	234	195
62	Bielefeld Ost	—	233	194	—	233	194

Schnitt-Tafel I b.

Ausnahmetarif 8 B (Maschinen und Maschinenteile).

Auf Seite des Haupttarifes	Bis zum Schnittpunkte von	Im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe*)					
		I und II			III		
		a	b	c	a	b	c
		in Mengen					
		unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000
		Kilogramm					
		Pfennig für 100 kg					
96	Bielefeld Hauptbahnhof	293	234	195	293	234	195
96	Bielefeld Ost	—	233	194	—	233	194

Ferner sind im Kilometerzeiger des obgenannten Tarifes auf Seite 137 in der Schnitt-Tafel I b die Stationen Bielefeld Hauptbahnhof und Bielefeld Ost, als zum Verwaltungsbezirke Hannover gehörig, mit der Entfernung 858, bezw. 855 km nachzutragen.

Anmerkung. Am 31. Juli 1905 wurde der Bahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr (mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke) geschlossen.

Gleichzeitig wurde der an der Bahnstrecke Lage—Bielefeld zwischen den Stationen Bielefeld und Hillegossen gelegene Bahnhof Bielefeld Ost für den Wagenladungsverkehr von und nach Bielefeld eröffnet. Der Stückgutverkehr verbleibt auf dem Hauptbahnhofe in Bielefeld. Die im Tarife, Teil II, Heft 1, für den in rubro bezeichneten Verkehr vom 1. November 1901 enthaltene Station „Bielefeld" ist nebst den für dieselbe vorgesehenen Frachtsätzen zu streichen.

Auf Seite 68 und 69 des Haupttarifes:

Von	Nach	a	b	
			10.000 kg	
		5000 kg	I. Im allgemeinen	II. Für Sendungen von Slawula, bezw. Smerinka und darüber
		Pfennig für 100 kg		
Bełzec transit	Dortmund Hafen	808	689	—
Brody (Bhf.) transit	Dortmund Hafen	831	709	662
Husiatyn transit	Dortmund Hafen	922	777	—
Nadbrzezie Landungsplatz transit	Dortmund Hafen	761	649	—
Nowosielitza (Bhf.) transit	Dortmund Hafen	916	772	—
Podwołoczyska (Bhf.) transit und Tarnopol transit	Dortmund Hafen	867	738	679
Skala transit	Dortmund Hafen	939	792	—
Sokal transit	Dortmund Hafen	809	691	—
Iwanie puste transit	Dortmund Hafen	957	813	—

Ferner ist im Kilometerzeiger des obgenannten Tarifes auf Seite 138 in der Schnitt-Tafel I b die Station Dortmund Hafen, als zum Verwaltungsbezirke Essen gehörig, mit der Entfernung 956 km nachzutragen.

Auf Seite 79 des Haupttarifes und auf Seite 42, 53, 65 des Nachtrages V ist die Station Gevelsberg (Nord) in die Ausnahmetarife 7 A (Eisen und Stahl), 7 B, 7 C und 7 D (Eisen- und Stahlwaren etc.) mit den für die Station Gevelsberg-Haufe in den genannten Ausnahmetarifen bereits bestehenden Frachtsätzen nachzutragen.

Auf Seite 94 und 98 des Haupttarifes:

Schnitt-Tafel I b.

Ausnahmetarif 8 A (Landwirtschaftliche Maschinen).

Bis zum Schnittpunkte von	Im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe								
	I			II			III		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	in Mengen								
	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000
	Kilogramm								
	in Pfennig pro 100 kg								
Niesky	125	100	83	102	88	73	125	100	83

Ausnahmetarif 8 B (Maschinen und Maschinenteile, andere).

Schnitt-Tafel I b.

Bis zum Schnittpunkte von	Im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe					
	I und II			III		
	a	b	c	a	b	c
	in Mengen					
	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000
	Kilogramm					
	in Pfennig pro 100 kg					
Niesky	125	100	83	125	100	83

Ferner ist im Kilometerzeiger des obgenannten Tarifes auf Seite 139 in der Schnitt-Tafel I b die Station Niesky, als zum Verwaltungsbezirke Halle a. S. gehörig, mit der Entfernung von 352 km nachzutragen.

Ad 8. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, ist in den vom 1. Oktober 1902 gültigen Tarif-Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr einzubeziehen:

Schnitt-Tafel I b

Auf Seite des Haupttarifes	Vom Schnittpunkte bis	Für Sendungen von den russischen Stationen der Gruppe I **) im Verkehre mit Brody (Bhf.) trs.	I **) Nowosielitza (Bhf.) trs.	I **) Podwołoczyska (Bhf.) trs.	II **) Brody (Bhf.) trs. Nowosielitza (Bhf.) trs. Podwołoczyska (Bhf.) trs.	die mit Straßenfuhrwerk aus Rußland und Rumänien und die auf dem Wasserwege in Nadbrzezie anlangen
		für 100 kg in Pfennig				
	Ausnahmetarif A (Getreide etc.) — Schnitt-Tafel I b					
34	Croischwitz	130	130	130	130	130
36	Göllschau	147	147	147	147	147
36	Groß-Wartenberg	108	98	107	108	108
37	Hausdorf-Wüstewaltersdorf	136	136	136	136	136
42	Ober-Weistritz	133	133	133	133	133
44	Schreibendorf	156	156	156	156	156
45	Tichau	37	37	37	37	37
	Ausnahmetarif B (Mais) — Schnitt-Tafel II b					
52	Croischwitz	130	130	130	130	130
54	Göllschau	147	147	147	147	147
54	Groß-Wartenberg	108	107	107	108 107 [1])	108
55	Hausdorf-Wüstewaltersdorf	136	136	136	136	136
60	Ober-Weistritz	133	133	133	133	133
62	Schreibendorf	156	156	156	156	156
63	Tichau	37	37	37	37	37
	Ausnahmetarif C (Kleie etc.) — Schnitt-Tafel III b					
70	Croischwitz	76	76	76	76	76
72	Göllschau	84	71	85	84	84
72	Groß-Wartenberg	53	44	45	65	65
73	Hausdorf-Wüstewaltersdorf	79	79	79	79	79
78	Ober-Weistritz	78	78	78	78	78
80	Schreibendorf	89	68	82	89	89
81	Tichau	32	32	32	32	32

[1]) Im Verkehre mit Nowosielitza (Bhf. trs.).

Ferner ist im Kilometerzeiger des obgenannten Tarifes nachzutragen:

Auf Seite des Haupttarifes	Vom Schnittpunkte bis	Eigentumsbahn	Kilometer
94	Croischwitz	Breslau	234
95	Göllschau	„	270
95	Groß-Wartenberg	Posen	184
95	Hausdorf-Wüstewaltersdorf	Breslau	247
97	Ober-Weistritz	„	239
98	Schreibendorf	„	291
99	Tichau	Kattowitz	26

Ad 9. Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 sind die Frachtsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben worden.

Ferner wurde mit Gültigkeit vom gleichen Tage folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magd. Bhf. eingeführt:

„Die Eisenbahn-Verwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magd. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß."

Ad 10. Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 ist im Tarif-Teile II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1902, auf Seite 24, in der 4. Zeile von oben, die Station „Shurawlewka" gestrichen worden.

Ad 11. Die Bezeichnung des auf Seite 20 des vom 1. Oktober 1902 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 2, für den in rubro bezeichneten Verkehr vorkommenden Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau wurde auf „Filiale der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank in Krakau" abgeändert.

Ad 12. Mit Herausgabe der neuen Leitungsvorschriften für den in rubro bezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1905 sind folgende Änderungen von Stationsnamen durchgeführt:

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. November 1901.

Altchemnitz in „Chemnitz Südbahnhof".
Chemnitz in „Chemnitz Hauptbahnhof".
Döbeln in „Döbeln Bahnhof".
Hannover (Nordbhf.) in „Hannover-Möhringsberg".
Der Bahnhof „Hannover-Nord" ist nur noch für den Stückgutverkehr offen.
Hof S.Stb. in „Hof Bahnhof".
Pirna in „Pirna Bahnhof".
Reichenbach i. L. in „Reichenbach (Oberlausitz)".
Riesa Bhf. in „Riesa".
Zwickau i. Sachsen in „Zwickau i. Sachsen, Bahnhof".

Tarif-Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1902.

Altchemnitz in „Chemnitz Südbahnhof".
Annaberg in Sachsen in „Annaberg i. Erzgeb.".
Aue in Sachsen in „Aue i. Erzgeb.".
Chemnitz in „Chemnitz Hauptbhf.".
Dahlen in „Dahlen (Sachsen)".
Danzig Weichselbahnhof in „Neufahrwasser Weichselbahnhof".
Döbeln in „Döbeln Bahnhof".
Ebersbach in „Ebersbach i. Sachsen".
Eibenstock in „Eibenstock unt. Bhf.".
Inowrazlaw in „Hohensalza".
Jannowitz in „Jannowitz a. Riesengeb.".
Kappel in Sachsen in „Chemnitz-Kappel".
Kempen B.W.E. in „Kempen i. Pos.".
Kempen (Güterbahnhof) in „Birkenfelde (Posen).
Königsbrück Bahnhof in „Königsbrück".
Lengenfeld in „Lengenfeld i. V.".
Limbach in „Limbach (Sachsen)".
Lößnitz-Bahnhof in „Lößnitz ob. Bhf.".
Lößnitz-Haltestelle in „Lößnitz unt. Bhf.".
Mylau Haltestelle in „Bahnhof Göltzschtalbrücke".
Nossen in „Nossen Bahnhof".
Pirna in „Pirna Bahnhof".

Schönfeld bei Annaberg i. Sachsen in „Schönfeld (Zschopautal) Bahnhof".
Schwarzenberg in „Schwarzenberg Bahnhof".
Sohrau O.S. in „Sohrau i. Oberschl.".
Thorn in „Thorn Hauptbahnhof".
Wilkau in „Wilkau Bahnhof".
Zittau in „Zittau Bahnhof".
Zwickau in Sachsen in „Zwickau i. Sachsen Bahnhof".
Zwota in „Zwota Bahnhof".

Wien, am 7. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.628/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1955]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife, Teil II, Heft 7 und 9, vom 1. April 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die Stationen Schwaz-Kuttowitz und Settenz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, sowie Teplitz-Waldthor der k. k. österr. Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 50 (Glaubersalz) einbezogen:

Nach oder von	Stationen der		
	großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen	Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M.	
	Rheinau	Griesheim a. Main	Höchst a. Main
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Schwaz-Kuttowitz	1·71	1·64	1·64
Settenz	1·69	1·62	1·62
Teplitz-Waldthor	1·66	1·59	1·59

Wien, am 13. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.119/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1956]

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Berichtigungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B.

Zu dem ab 1. Dezember 1905 für den in der Überschrift genannten Güterverkehr in Kraft getretenen Tarife, Teil I, Abteilung B, ist ein Berichtigungsblatt erschienen:

Durch dasselbe wird

1. die Streichung der Anmerkung zu Pos. P—8 a (Pech u. s. w.) der Güterklassifikation, sowie
2. die Richtigstellung des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses der Abteilung B (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation)

veranlaßt.

Wien, am 6. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der Verbandsverwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1957]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages zum Tarife, Teil II, Heft 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. Mai 1904 gültigen Tarife, Teil II, Heft 5 (Ausnahmetarif für Holz) zur Einführung.

Derselbe enthält außer den seit Erscheinen des Nachtrages II im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen hauptsächlich neue, teilweise auch geänderte Frachtsätze unter Einbeziehung neuer Stationen und Änderungen von Stationsnamen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind zu dem auf dem Titelblatte ersichtlichen Preise bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 9. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.001/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1958]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Frachtsätze der Abteilungen II A b, III A c und IV F 1 c des Ausnahmetarifes 18 (Eisen u. s. w.) des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 für die Station Friedland der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für den Verkehr mit Friedland, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, hinsichtlich der vorbezeichneten Abteilungen des Ausnahmetarifes 18, enthalten im Nachtrag IV des Tarifheftes 1, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen folgende Frachtsätze angewendet:

Von	Eigentumsbahn	Nach: Bremen [2]) (Hauptbahnhof, Freibezirk)			Hamburg B. [2]), Wilhelmsburg			Stettin [2])			Warnemünde			anderen deutschen Hafenstationen
		Abteilung												
		II A b	III A c	IV F, 1 c	II A b	III A c	IV F, 1 c	II A b	III A c	IV F, 1 c	II A b	III A c	IV F, 1 c	
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig												
Friedland	K.F.N.B.	486	305	255	456	288	242	326	216	185	426	272	—	Siehe die besonderen Tabellen auf Seite 22 bis 25 des Verbandstarifes, Teil II, Heft 1

Die in Frage kommenden Kilometerentfernungen sind die folgenden:

Nach und von	Bremen	Hamburg B.	Stettin	Warnemünde
	Kilometer			
Friedland	994	933	676	877

Wien, am 5. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1959]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Temporären Anhanges zu den Tarifen.

Mit 1. Jänner 1906 tritt ein Temporärer Anhang zu den Tarifen des vorangeführten Verkehres in Kraft.

Derselbe enthält die für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906, für den Geltungsbereich des Tarifes, Teil II, Heft 1 und 2, sowie der Artikeltarife und des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, bestehenden ermäßigten Frachtsätze.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 95 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 12. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 22.308/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1960]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages IV zum Lokalgütertarife II, Heft 2 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangt der Nachtrag IV zu dem vorstehend bezeichneten Lokalgütertarife zur Einführung.

Derselbe enthält:

Ergänzende Tarifbestimmungen, eine Vorbemerkung zu den Tariftabellen, neue Frachtsätze für Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C, eine Stationsnamenänderung, sowie eine Berichtigung und Änderungen zum Haupttarife und den Nachträgen hierzu.

Exemplare des Nachtrages IV können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau in Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 7. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1961]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages II zum Lokalpersonentarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft I, westliches Netz.

Mit 1. Jänner 1906 gelangt der obgenannte Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen für die Mühlkreisbahn, sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 13. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.507/05

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1962]

Ostdeutsch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1904.

Ausnahmefrachtsätze für hydraulischen Kalk.

Ab 1. Jänner 1906 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 22 (Zement) auch für „hydraulischen Kalk" Anwendung.

Wien, am 12. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1963]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Österreich.)

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900.
Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897.
Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900.
Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. März 1898.
Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. Mai 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten die in obgenannten Tarifheften für Döbeln Bahnhof bestehenden direkten Frachtsätze auch für Döbeln Ost in Kraft.

Wien, am 9. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.594/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1964]

Österreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Berichtigung.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ist auf Seite 13 des Nachtrages XII in den Bestimmungen zum Ausnahmetarife Nr. 20 (Eisen und Stahl u. s. w.) durchgehends statt Position E—5 „Position E—6" und statt Position E—6 „Position E—7" zu setzen; unter Abteilung III die Position „13 c, 2 α, 3" und unter Abteilung IV die Position „13 c, 1, 2 β" zu streichen, ferner unter Abteilung VI a die Positionsbezeichnung E—8, 9 und 10 auf „E—9, 10 und 11" abzuändern.

Wien, am 12. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.118/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1965]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages VIII zu dem vom 1. Juli 1898 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. Februar 1906, gelangt der Nachtrag VIII zum vorstehend bezeichneten Lokalgütertarif zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Einen Überfuhrstarif für die Station Tinischt.

Ein geändertes, bezw. ergänztes Verzeichnis aller gesellschaftlichen Stationen mit beschränktem Verkehre.

Berichtigungen von Frachtsätzen der Stationstarife.

Ausnahmetarife 5 und 7 an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife 5 und 7.

Geänderte, bezw. ergänzte Bestimmungen des Ausnahmetarifes 8.

Eine Änderung im Verzeichnisse der in den gesellschaftlichen Stationen befindlichen Brückenwagen, Hebekrane und Verladerampen.

Änderung von Stationsbezeichnungen.

Exemplare des Nachtrages VIII werden demnächst im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau in Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 11. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1966]

Österreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3 B, vom 1. Juli 1904.

Berichtigung.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ist auf Seite 197 des obenbezeichneten Tarifes in den Bestimmungen zum Ausnahmetarife Nr. 20 (Eisen und Stahl u. s. w.) durchgehends statt Position E—5 „Position E—6" und statt Position E—6 „Position E—7" zu setzen; und unter Abteilung c die Position 13 c, 1, 2 β und unter Abteilung d die Position 13 c, 2 α, 3 zu streichen. Ferner sind auf Seite 41 des Nachtrages I bei Abteilung e die Positionen E—8, 9 und 10 auf „E—9, 10 und 11" abzuändern.

Wien, am 12. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.118/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1967]

Österreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1903.

Berichtigung.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ist auf Seite 139 des obenbezeichneten Tarifes in den Bestimmungen zum Ausnahmetarife Nr. 20 (Eisen und Stahl u. s. w.) unter Abteilung A und B die Position E—5, Ziffer 1—9, auf „Position E—6, Ziffer 1—14", ferner unter Abteilung A die Position E—6, Ziffer 1, 2 und 4, sowie unter Abteilung B die Position E—6, Ziffer 1 und 2 a, auf „Position E—7 c und d" abzuändern.

Wien, am 12. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.118/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1968]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im obgenannten Tarifhefte nachstehende Frachtsätze für die frachtgutmäßige Beförderung von Dinasziegeln, basischen Schamottesteinen und Schamottemörtel bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, in Kraft:

	Pfennig für 100 kg
Von Oberbřis nach Meissen	82
Von Zliw nach Meissen	101

Wien, am 10. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.506/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1969]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899.

Änderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 20 (Eisen und Stahl u. s. w.).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ist beim Ausnahmetarife Nr. 20 (Eisen und Stahl u. s. w.) unter den Bestimmungen auf Seite 9 des Nachtrages VII durchgehends statt Position E—5 „Position E—6“ und statt Position E—6 „Position E—7“ zu setzen, ferner unter Abteilung III die Ziffer 13 c), 1, 2 $^{\beta}$ und unter Abteilung IV die Ziffer 13 c), 2 $^{\alpha}$, 3 zu streichen.

Wien, am 14. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.290/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1970]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil II, für den Personen-, Gepäcks- etc. Verkehr auf der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn, sowie den Wiener Lokalstrecken der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangt zu dem vorgenannten, vom 1. November 1905 gültigen Tarife der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Änderungen, bezw. Regulierungen der Preise der Streckenkarten, soweit sich solche durch die mit 1. Jänner 1906 eintretende Ermäßigung der Preise der Monatskarten auf den k. k. österr. Staatsbahnen ergeben, sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Die Ausgabe von Streckenkarten mit drei- und sechsmonatlicher Gültigkeit wird eingestellt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, sowie auch durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 13. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.507/05.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1971]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden im Lokalverkehre.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangt zu dem vorgenannten, vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife der Nachtrag III zur Einführung.

Mit demselben werden Jahreskarten für zwei einer Firma angehörigen Personen, sowie Halbjahreskarten eingeführt.

Außerdem enthält dieser Nachtrag von 5 zu 5 km erstellte Preise für Streckenkarten auf Entfernungen bis 40 km und werden die Monatskarten hierbei zur Erleichterung des engeren Lokalverkehres wesentlich ermäßigt. Die Ausgabe von Streckenkarten mit drei- und sechsmonatlicher Gültigkeit wird eingestellt.

Endlich erfahren die Bestimmungen, betreffend die Begünstigungen für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften eine Änderung und Erweiterung dadurch, daß die zur Erlangung einer 40-, bezw. 50prozentigen Ermäßigung zu garantierende Einnahme für 375 Personen III. Klasse auf die Gebühr für 300 Personen herabgesetzt wird und daß überdies Ermäßigungen von 20, bezw. 30 Prozent auch schon für Gesellschaftsreisen von 30 und 100 Personen eingeführt werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 13. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.507/05.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1972]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages I zu dem vom 1. Jänner 1905 gültigen Anhange zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906, und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 15. Februar 1906, gelangt der Nachtrag I zu dem oben bezeichneten Anhange zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Die Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.

Neue Kartierungsfrachtsätze für einzelne Artikel.

Die Änderung von Frachtsätzen.

Sonstige Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 7. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1973]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung der neuen Anhänge zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 4, und Teil II, Heft 2 und 5, und Teil II, Heft 3.

Mit 1. Jänner 1906 und bei Frachterhöhungen mit 15. Februar 1906 gelangen neue Anhänge zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 4, Teil II, Heft 2 und 5, sowie zu Teil II, Heft 3, durch welche die gleichnamigen Anhänge, gültig vom 1. Jänner 1904, bezw. vom 1. März 1903, samt allen Nachträgen ersetzt werden, zur Einführung.

Die neuen Anhänge enthalten Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen.

Exemplare der neuen Anhänge können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1974]

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Teil II, vom 1. Juli 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906, bezw. soweit Erhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1906, gelangt zu dem oben bezeichneten Tarife ein Nachtrag IV zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält u. a. neue Frachtsätze für ermäßigte Eilgüter, sowie für Güter der Ausnahmetarife 1 (Eilgüter in Paketen), 8 (Schamotte etc.), 9 (Schamottemörtel), 24 (Tonwaren), ferner Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen und der Ausnahmetarife.

Die bisher für gewisse Artikel (Lebensmittel als Eilgut) unter „Eilgut, ermäßigtes, b)“ vorgesehenen Frachtsätze werden aufgehoben und teilweise durch einen neuen Ausnahmetarif (19) ersetzt.

An Stelle des Ausnahmetarifes 10 (für Kottone von Imst [k.k.St.B.]) tritt ein neuer Ausnahmetarif 10 (für Garne).

Ferner gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Wasserglas und Zinkweiß neue Ausnahmetarife zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, sowie bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Heller zu haben.

Für die Kohleninteressenten wurde zum Separatabdrucke des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohlen etc. ein Nachtragsblatt aufgelegt, das bei den vorgenannten Stellen kostenlos erhältlich ist.

Wien, am 12. Dezember 1905. S.B. Z. 14.939-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1975]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Änderung einer Positionsnummer.

Zufolge Einführung eines neuen Eisenbahn-Gütertarifes für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Dezember 1905, ist bei dem im Nachtrag XV, Seite 48, enthaltenen Ausnahmetarif 66 (Eisen und Stahl) zu ändern „Position E—6 d“ in „Position E—7 d“.

Wien, am 12. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.101/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1976]

Norddeutsch-Österreichischer Personenverkehr über Tetschen, Reichenberg und Seidenberg.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Jänner 1906 gelangen im Norddeutsch-Österreichischen Personenverkehre über Tetschen, Reichenberg und Seidenberg folgende neue Fahrpreise zur Einführung:

1. Von Sebnitz (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) nach Wien Nordwestbahnhof über Schandau, Tetschen:

a) Einfache Fahrkarten, Schnellzug:
II. Klasse Mk. 29·40, III. Klasse Mk. 15·20.

b) Rückfahrkarten für alle Züge:
II. Klasse Mk. 57·40, III. Klasse Mk. 29·40.

c) Gepäcksfracht:
Übergewicht für je 10 kg Mk. 0·21 Sebnitz—Tetschen,
Gesamtgewicht für je 10 kg Mk. 1·56 Tetschen—Wien.

2. Von Dresden Hauptbahnhof über Tetschen—Schreckenstein nach Teplitz:
Einfache Fahrkarten (für alle Züge), von Schreckenstein an Personenzug:
III. Klasse Mk. 4·40.

Wien, am 12. Dezember 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1977]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Temporäre Einstellung der Annahme von Frachtgütern für Granica (Warschau-Wiener Bahn) und darüber hinaus.

Wegen Beschränkung der Güterübernahme durch die Warschau-Wiener Bahn in Granica mußte zur Vermeidung von Stauungen in den vorgelegenen Stationen die Annahme von Frachtgütern für Granica Warschau-Wiener Bahn und darüber hinaus im Betriebsbereiche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab 14. Dezember 1905 für vorläufig zwei Tage eingestellt werden.

Wien, am 14. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1978]

Westungarisch-Niederösterreichisch-Obersteiermärkischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tarifanhang.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, gelangt zum Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1, 2 und 3, vom 1. Jänner 1905, dessen Gültigkeit gleichzeitig bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906, erstreckt wird, der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 15. Dezember 1905. S.B. Z. 14.799-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1979]

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 3.

Am 1. Jänner 1906 tritt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 3, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der mitverwalteten Lokalbahnen, der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (exkl. der Linien Wien—Marchegg und Wien—Bruck a. d. L.—Hainburg), sowie der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) einerseits und Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen schweizerischer Eisenbahnen, ferner den Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen anderseits in Kraft.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1901 aufgehoben und ersetzt.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Jänner 1906 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von K 3 für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.262/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1980]

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 2.

Mit 1. Jänner 1906, und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Februar 1906, tritt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 2, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande in Kraft, wodurch der Tarif für den Inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902 samt Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird.

Dieser neue Tarif ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von K 2·50 zu beziehen.

Teplitz, am 13. Dezember 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1981]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Teil II, Heft I, und des neuen Anhanges zu den Tarifen, Teil II.

Mit 1. Jänner 1906 und bei Frachterhöhungen mit 15. Februar 1906 gelangen folgende Tarif-Drucksachen des Österreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung, und zwar:

a) Der neue Tarif, Teil II, Heft 1, enthaltend die Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Prager und Wiener Bahnhöfen und Vororten einerseits und Stationen der österreichischen Eisenbahnen anderseits;

b) Anhang zu den Tarifen, Teil II, dieses Verbandes, enthaltend direkte und ermäßigte Frachtsätze für einzelne Artikel.

Zugleich werden außer Kraft gesetzt und aufgehoben:

1. Der gleichnamige, ab 1. Jänner 1899 gültige Teil II, Heft 1, samt allen Nachträgen;

2. der gleichnamige, ab 1. Jänner 1902 gültige Anhang nebst sämtlichen Nachträgen.

Exemplare des neuen Tarifes und Anhanges können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 11. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1982]

Bayerisch - Österreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Aufhebung bestehender Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit dem 1. Jänner 1906 werden im Verkehre zwischen Badgastein und Bad Reichenhall über Salzburg direkte Fahrpreise I. und II. Klasse mit Gültigkeit für alle Züge und III. Klasse für Personenzüge eingeführt.

Näheres ist aus den bei den Personenschaltern ausgehängten Fahrpreistabellen zu entnehmen.

Ferner werden mit 1. Februar 1906 die direkten Fahrpreise und Gepäckstaxen für den Verkehr zwischen Lend einerseits und Bad Reichenhall, München Hauptbhf. und München Ostbhf. anderseits aufgehoben.

Wien, am 14. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.695/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1983]

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil II.

Mit 1. Jänner 1906, und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Februar 1906, tritt zu dem vom 1. Jänner 1905 gültigen Tarife, Teil II, für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Wiener Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) anderseits Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Ergänzungen, bezw. Änderungen und Berichtigungen des Tarifes und ist bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu dem auf dem Titelblatte angegebenen Preise erhältlich.

Wien, am 13. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1984]

Österreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 3 A.

Am 1. Jänner 1906 gelangt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 3 A, für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft (ausschließlich der Strecke Lobositz inkl.— Reichenberg), der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen) und der Station Prag der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, sowie der Lokalbahn der k. k. österr. Staatsbahnen Asch-Roßbach anderseits zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1899 samt den Nachträgen I—IX aufgehoben und ersetzt.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Jänner 1906 in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von K 5·30 für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.292/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1985]

Tarif für den Verkehr zwischen Lajtaujfalu einerseits und Ebenfurth, sowie Ebenfurth-Mühle anderseits.

Aufhebung des bestehenden und Einführung eines neuen Tarifes.

Der ab 1. Oktober 1904 gültige Tarif für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen der Station Ebenfurth und der Haltestelle Ebenfurth-Mühle der Lokalbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf einerseits und der Station Lajtaujfalu der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn anderseits, sowie für den Übergang von Eil- und Frachtgütern von Stationen der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn oder vice versa wird mit 1. Jänner 1906 außer Kraft gesetzt.

An dessen Stelle tritt mit dem gleichen Tage ein gleichnamiger neuer Tarif in Kraft.

Dieser Tarif ist durch die zwei beteiligten Verwaltungen und beteiligten Stationen zum Preise von 30 Heller zu beziehen.

Wien, am 15. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.357/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1986]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Gänzliche Sistierung der Güteraufnahme nach Triest.

Die Direktion der Südbahn gibt unter Außerkraftsetzung der in den Tagesblättern vom 13. Dezember enthaltenen Verlautbarung bekannt, daß wegen der durch die Überfüllung der Hafengeleise und des Rangierbahnhofes in Barcola eingetretenen Rückwirkungen auf den übrigen Güterverkehr und um einer gänzlichen Stockung desselben vorzubeugen, von heute, den 13. Dezember, an bis auf Widerruf der gesamte Güterverkehr nach Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn, Triest Freihafen Bahnmagazin, sowie Triest Freihafen Südbahn und Triest Freihafen Staatsbahn eingestellt werden mußte.

Die bereits aufgenommenen und unterwegs befindlichen Güter nach den vorbezeichneten Triester Abfertigungsstellen werden den Absendern zur Verfügung gestellt.

Die Aufnahme von Eilgütern, lebenden Tieren, Bier und leicht verderblichen Sendungen bleibt aufrecht.

Wien, am 13. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1987]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen und eines neuen Anhanges zu den Tarifen, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906, bezw. — insoweit Frachterhöhungen eintreten — vom 1. Februar 1906 gelangen im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande zur Einführung:

a) Neuer Anhang zu den Tarifen, Teil II, durch welchen der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1903 samt Nachträgen I und II gleichzeitig aufgehoben und ersetzt wird.

b) Nachtrag I zum Tarife, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1905.

c) Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 4, vom 1. Oktober 1901.

Der neue Anhang enthält — wie der bisherige — ermäßigte und direkte Kartierungs-Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen; die Tarifnachträge weisen verschiedene Änderungen und Ergänzungen der bezüglichen Tarife auf.

Diese neuen Tarifsachen werden sowohl bei der gefertigten General-Direktion, als auch bei den übrigen beteiligten Verwaltungen zu folgenden Preisen pro Exemplar erhältlich sein:

Ad a) K 1·20, ad b) 30 h, ad c) 30 h.

Prag, am 12. Dezember 1905.

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1988]

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Einführung eines Tarifanhanges.

Mit 1. Jänner 1906 tritt ein neuer Anhang zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1, 2 und 3, sowie zum Tarife für den Inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach in Kraft, welcher ermäßigte Frachtsätze enthält.

Gleichzeitig treten die im Anhange zu dem Tarife, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903, sowie zum Tarife für den Inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902 enthaltenen Frachtsätze außer Kraft.

Dieser neue Anhang ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Heller zu beziehen.

Teplitz, am 13. Dezember 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905. [1989]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Ausstellung von Gemälden des akademischen Malers Jaroslav Spillar in Pilsen. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 1. Dezember 1905 bis 15. Jänner 1906 in Pilsen stattfindenden Ausstellung von Gemälden des akademischen Malers Jaroslav Spillar wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf der Linie Pilsen—Prag der k. k. österr. Staatsbahnen die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Tierschutz- und Tierpflege-Ausstellung in Innsbruck. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der vom 11. bis 16. November 1905 in Innsbruck stattgefundenen Tierschutz- und Tierpflege-Ausstellung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

XXXIII. Jahres-Hauptausstellung der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai 1906 in Wien stattfindenden XXXIII. Jahres-Hauptausstellung der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Die Rücksendefrist wurde mit sechs Wochen festgesetzt.

Ausstellungen des Mährischen Kunstvereines in Brünn. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der im Jahre 1906 in Brünn, und zwar monatlich wechselnd, stattfindenden Ausstellungen des Mährischen Kunstvereines wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausstellung für Volksernährung und Gesundheitspflege in Wien. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.) Anläßlich der in der Zeit vom 24. März bis 16. April 1906 in Wien stattfindenden Ausstellung für Volksernährung und Gesundheitspflege wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausland.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) In das Tarifheft 2 des obgenannten Güterverkehres wurden am 1. Dezember 1905 die Stationen Cainsdorf, Culten, Cunnersdorf b. Medingen, Moritzdorf und Paunsdorf-Stünz, sowie vom Tage der Betriebseröffnung ab die Station Döbeln-Ost der Sächsischen Staatseisenbahnen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Rumänien. (Lokaltarif.) Altes und gebrochenes Gußeisen, welches aus Giurgiu stammt und von dieser Station nach Bukarest-Filaret, Dealul-Spirei und Bukarest-Nordbahnhof expediert wird, ist von der Bezahlung des für die Strecke Giurgiu—Bukarest vorgeschriebenen 70prozentigen Zuschlages befreit.

Der Artikel „Sauerkraut, frisches“ ist in die Nomenklatur des Spezialtarifes XX einzutragen.

„Leere Körbe“ werden nur in dem Falle auf Grund der II. Klasse und des Effektivgewichtes berechnet, wenn selbe unter der Frachtbrief-Deklaration „Leere Körbe als Emballage“ zur Aufgabe gebracht werden.

Für das Stellen eines Wagens zur Be- oder Entladung auf ein Hafengeleise in Verciorova wird eine Gebühr von Frcs. 1 pro Wagen ohne Rücksicht auf die Tragfähigkeit desselben eingehoben.

Der Artikel Kleie in Mindestmengen von 10.000 kg wird im Exportverkehre auf Grund des Spezialtarifes XX berechnet und ist in dessen Nomenklatur einzureihen.

Frachtbegünstigung für frische Fische. Von Faurei und Tandarei sind nachstehende Frachtsätze für „frische Fische“ nach Verciorova transit, Predeal transit und Burdujeni transit in Kraft getreten:

Von	Nach: Verciorova transit I*)	Verciorova transit II**)	Predeal transit I*)	Predeal transit II**)	Burdujeni transit I*)	Burdujeni transit II**)
	Centimes pro 100 kg					
Faurei	573	334	219	131	393	231
Tandarei . . .	591	344	280	166	454	266

*) In Mengen unter 5000 kg.
**) In Mindestmengen von 5000 kg.

Anwendung im Erstattungswege zugunsten des Frachtzahlers gegen Vorlage der Frachtbriefe und des Ausfuhrzolldokumentes binnen sechs Monaten vom Tage der Frachtzahlung.

Zollamt Bukarest. Das Hauptzollamt Bukarest ist am 14. September vom Bahnhofe Filaret nach der Station Rahova, welche von diesem Tage den Namen Bukarest-Intreposite (Entrepôts) führen wird, verlegt worden. Diese Station ist durch ein Geleise mit der Station Dealul-Spirei der Verbindungsbahn Bukarest-Nordbahnhof — Bukarest-Filaret verbunden. An die Station Bukarest-Intreposite können lediglich Fracht- und Eilgüter adressiert werden, welche im Auslande zur Aufgabe gelangen und nicht in der Grenzstation verzollt werden, sowie jene inländischen Güter, die der Verzehrungssteuer unterliegen. Rücksichtlich der Güter, welche in Bukarest-Intreposite verzollt werden, gelangen die für Bukarest-Filaret festgesetzten Gebühren zur Einhebung. Die Fracht für die von oder nach Bukarest-Intreposite expedierten Güter wird auf Grund der um 8 km erhöhten Entfernung von, bezw. nach Dealul-Spirei, zuzüglich der für den Verkehr mit dieser Station bestehenden Verbindungsbahngebühren, berechnet.

Einfuhr von Kaffee und Tee. Vom 25. November 1905 angefangen werden Kaffee- und Teesendungen, welche nicht den diesbezüglichen vom Gesundheitsamte vorgeschriebenen Bedingungen entsprechen, von der Einfuhr ausgeschlossen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Gruppenwechseltarif II/III. (Nachtrag 6.) Am 1. Dezember 1905 erschien zum vorgenannten Tarife der Nachtrag 6. Er enthält außer Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen, der Stationstarife und des Übergangstarifes für den Verkehr mit Kleinbahnen und Schmalspurbahnen, Entfernungen für die Stationen der Strecken Porstendorf—Crossen a. d. Elster, Heringen (Werra)—Vacha, Ochtrup—Rheine, Regenwalde—Labes und Westerstede—Grabstede, sowie Entfernungen für die Stationen Ashausen, Auguststollen, Daerstorf, Friedenau, Grüneberg, Holten, Niederscheld, Nikolausstollen und Oberscheld (Trennungsstation).

Für die Stationen der Neubaustrecke Regenwalde—Labes und für die Station Holten gelten die vorgesehenen Entfernungen erst vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr.

In die Eisenausnahmetarife sind als Versand- bezw. Empfangssta ionen aufgenommen die Stationen Adlershof—Alt-Glienicke, Bielefeld Ost, Einswarden, Kiel, Lychen, Marienfelde, Preußische Staatsbahnen, Melle, Olsberg, Osterrönfeld, Rendsburg, Tönning und Zeuthen, in den Ausnahmetarif 5 b für Pflastersteine die Station Friedenau als Empfangsstation, in den Ausnahmetarif 6 c für Rohbraunkohle u. s. w. die Station Halle a. S. als Versandstation und Wedding als Empfangsstation, in die Ausnahmetarife 8, bezw. 8 a für Roheisen und Gießereiroheisen Oberscheld (Trennungsstation), Schalke Süd und Boizenburg als Versand-, bezw. Empfangsstationen, in den Ausnahmetarif 12 für Spiritus u. s. w. Adlershof—Alt-Glienicke als Versandstation in den Ausnahmetarif S 6 für Braunkohlenbriketts Halle a. S. als Empfangsstation und in den Ausnahmetarif S 16 für Petroleum die Station Rummelsburg, Rangierbahnhof, als Empfangsstation.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag zum Preise von 20 Pfg. zu haben ist.

Norddeutsch-Sächsischer Tierverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) In den obgenannten Tierverkehr wurden am 1. Dezember 1905 die Station Niebüll des Direktionsbezirkes Altona, sowie die Stationen Grüppenbühren, Jaderberg und Zwischenahn der Oldenburgischen Staatseisenbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Staatsbahngütertarif. Gruppen I/II. (Einbeziehung der Station Brandenburg Staatsbahnhof.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 wurde die Station Brandenburg Staatsbahnhof als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 13 b für Zink u. s. w. einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststsellen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Bau-Ausschreibung

für die

Herstellung der Hochbauarbeiten anläßlich des Aufbaues des Mittelgebäudes C des neuen Aufnahmsgebäudes am Kaiser Franz Josephs-Bahnhofe Prag.

Anläßlich der Vollendung des neuen Aufnahmsgebäudes am Kaiser Franz Josephs-Bahnhofe in Prag gelangen die für den Ausbau des Mittelgebäudes C zugehörigen Hochbauarbeiten im Betrage von ca. K 440.000 zur Vergebung.

Das Vadium beträgt K 22.000. Die bezüglichen Offertbehelfe werden bei der Abteilung für den Bau und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag gegen Ersatz der Kosten ausgefolgt, wogegen die Pläne zur Einsichtnahme bei der k. k. Bahnerhaltungssektion Prag I aufliegen. Daselbst werden auch eventuell gewünschte Auskünfte erteilt.

Die Offerte sind versiegelt bis spätestens **15. Jänner 1906, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag, Hybernergasse NC. 1564/II, zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet statt zwei Stunden nach Ablauf des Einreichungstermines und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzutun vermögen und daß sich des weiteren die k. k. Staatsbahn-Direktion das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls sämtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im Dezember 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2774	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 114.354-A 5/05	beteiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—17 und 18 des Tarifes, Teil II, Abteilung B, für Österreich-Ungarn etc.	Wien { K.F.N.B. K.F.J.B. (k.k.St.B.) Ö.N.W.B. St.E.G.	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. transit Tetschen B.N.B. und Ö.N.W.B. transit für deutsche Stationen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche nachweislich aus Slawonien stammen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokal-, bezw. Österreichischer Eisenbahn-Verbandstarif	—	88 Pfennig		Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung erfolgt bei den im Bahnverkehre abgefertigten Sendungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikat-Frachtbriefe, bezw. im Umschlagsverkehre der Schiffs-Frachtbriefe und Duplikat-Frachtbriefe für die Beförderung ab Korneuburg Donaulände bis längstens Ende April 1907	
				Korneuburg Donaulände	Tetschen Ö.N.W.B. transit für deutsche Stationen					81 Pfennig				
2775	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 130.934/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Miröschau	Lieben Ö.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für 1000 kg 602		Im Kartierungswege		
				Prag B.N.B.	Lieben Ö.N.W.B.					192				
				Lieben Ö.N.W.B.	Prag B.N.B					192				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2776	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 129.318/05	**beteiligten Bahnen**	**Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut**	**Lampersdorf und Schatzlar**	**Prag B.N.B. Vysočan B.N.B.**	**Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Inländischer Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar, Tarif vom 1. Juli 1902**	**710 Heller für 1000 kg**	**600 Heller für 1000 kg**	**110 Heller für 1000 kg**	**Im Kartierungswege**		
2777	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 122.128/05	Böhmischen Nordbahn	**Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl, (Gasteeröl) und Schmieröle (mineralische)**	**Kolin Ö.N.W.B.**		**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898, bezw. Österreichischer Eisenbahnverband, Heft 1, vom 1. Jänner 1899**	Heller	Heller	Heller	**Im Kartierungswege**		**Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Berechnung**
					Adlerkosteletz				91	68	23			
					Aussig loko				123	115	8			
					Aussig transit				123	104	19			
					Branzaus-Pirnitz				113	92	21			
					Častolowitz				90	64	26			
					Floridsdorf-Jedlesee				219	108	111			
					Friedland i. B.				156	141	15			
					Geiersberg				91	74	17			
					Groß-Priesen				127	115	12			
					Iglau Ö.N.W.B.				98	83	15			
					Jedlersdorf				218	108	110			
					Königshan				125	106	19			
					Korneuburg				213	105	108			
					Liebau				127	108	19			
					Liebenau				117	115	2			
					Mähr.-Budwitz				139	92	47			
					Mittelwalde				129	104	25			
					Oberhollabrunn				191	105	86			
					Okřischko				118	92	26			
					Parschnitz				116	106	10			
					Polna-Stecken				92	83	9			
					Pottenstein				91	74	17			
					Prag k.k.St.B. transit				60	53	7			
					Raspenau				153	141	12			
					Reichenau bei Gablonz				123	115	8			
					Reichenberg S.N.D.V.B.				136	115	21			
					Retz				173	97	76			
					Schreckenstein				121	115	6			
					Seidenberg				166	141	25			
					Senftenberg				91	74	17			
					Sigmundsherberg				190	98	92			
					Startsch-Trebitsch				125	92	33			
					Stockerau				207	105	102			
					Tetschen Ö.N.W.B.				138	115	23			
					Tinischt Ö.N.W.B.				84	48	36			
					Wichstadtl-Lichtenau				120	95	25			
					Wien Ö.N.W.B.				222	108	114			
					Zellerndorf				178	98	80			
					Znaim Ö.N.W.B.				162	92	70			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2778	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Z. 122.128/05	Böhmischen Nordbahn	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl) und Schmieröle (mineralische)	Pardubitz S.N.D.V.B.	Adlerkosteletz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898, bezw. Österreichischer Eisenbahnverband, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	59	50	9	Im Kartierungswege		
					Aussig loko				159	132	27			
					Aussig transit				159	123	36			
					Branzaus-Pirnitz				127	98	29			
					Častolowitz				59	46	13			
					Floridsdorf-Jedlesee				217	108	109			
					Geiersberg				59	54	5			
					Groß-Priesen				165	132	33			
					Iglau Ö.N.W.B.				113	96	17			
					Jedlersdorf				217	108	109			
					Königsban				99	84	15			
					Korneuburg				217	105	112			
					Lieban				102	86	16			
					Mähr.-Budwitz				152	98	54			
					Mittelwalde				95	81	14			
					Oberhollabrunn				204	105	99			
					Okřischko				132	98	34			
					Parschnitz				88	84	4			
					Polna-Stecken				106	96	10			
					Pottenstein				59	54	5			
					Prag k.k.St.B. transit				96	78	18			
					Retz				186	102	84			
					Schreckenstein				159	132	27			
					Senftenberg				59	54	5			
					Sigmundsherberg				202	110	92			
					Startsch-Trebitsch				138	98	40			
					Stockerau				217	105	112			
					Tetschen Ö.N.W.B.				172	132	40			
					Tinischt				53	30	23			
					Wichstadtl-Lichtenau				86	74	12			
					Wien Ö.N.W.B.				217	108	109			
					Zellerndorf				190	104	86			
					Znaim Ö.N.W.B.				174	98	76			
2779	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 Österr. Nordwestbahn Z. 129.317/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar	Bubna St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902		700 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
					Lieben St.E.G.					600 Heller für 1000 kg				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2780 (V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905)	**Österr. Nordwestbahn** Z. 122.947/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), **Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech) in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen, Asphaltkoks und Petroleumkoks, Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2·6 haben**	Pardubitz S.N.D.V.B.	Tetschen Ö.N.W.B. transit	**Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906**	**Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, bezw. Ausnahmetarife für Petroleum u. s. w.**		Pfennig 41		**Im Kartierungswege**		**Die nebenstehenden Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche mit direkten Frachtbriefen nach ausländischen Bahnstationen zur Aufgabe gebracht werden. Für Sendungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen haben dieselben keine Gültigkeit**
					Reichenberg S.N.D.V.B. transit					30				
					Seidenberg transit					37				
					Liebau transit					21				
					Mittelwalde transit					23				
				Kolin Ö.N.W.B.	Tetschen Ö.N.W.B. transit					36				
					Reichenberg S.N.D.V.B. transit					32				
					Seidenberg transit					39				
					Liebau transit					28				
					Mittelwalde transit					30				
				Pardubitz St.E.G.	Bodenbach St.E.G. transit			Lokaltarif der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. Ausnahmetarife für Petroleum u. s. w.		41				
					Halbstadt transit					26				
					Mittelsteine transit					30				
				Kolin St.E.G.	Bodenbach St.E.G. transit					36				
					Halbstadt transit					32				
					Mittelsteine transit					36				
				Kralup St.E.G.	Bodenbach St.E.G. transit			Lokal-, bezw. Verbandstarife		29				
					Halbstadt transit					60				
					Mittelsteine transit					65				
				Kralup B.N.B.	Reichenberg S.N.D.V.B. transit					56				
					Seidenberg transit					73				
					Liebau transit					61				
					Mittelwalde transit					63				
					Georgswalde-Ebersbach transit					64				
					Warnsdorf transit					62				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2781	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 125.759/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar	Reichenau bei Gablonz	**Auflieferung eines Mindestquantums von 1500 Tonnen** in der Zeit vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906. Die Sendungen müssen zum Übergange auf die Gablonzer Straßenbahn bestimmt sein und mit derselben weiterbefördert werden	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902		330 Heller pro 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Versender lautenden Frachtbrief-Duplikate, konsigniert, spätestens bis Ende April 1907	Auf Sendungen, die von der Station Reichenau bei Gablonz per Achse abgeführt werden, findet dieses Zugeständnis keine Anwendung. Eisenbahnseitige Kontrolle über die Weiterbeförderung der Sendungen mittels der Gablonzer Straßenbahn bleibt vorbehalten
2782	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 124.169/05		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar und Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Jungbunzlau, Alt-Paka, Liebstadtl, Jičin, Turnau, Nimburg und Königgrätz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn müssen an diesen Transporten mit mindestens 40 km langen ununterbrochenen Strecken beteiligt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent Nachlaß von den offiziellen Frachtsätzen des auf den Linien der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Lokaltarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen mit Ausschluß der Frachtsätze der Ausnahmetarife, der Anhangsätze, sowie der im Verordnungs-Blatte publizierten ermäßigten Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen der Landesausschuß des Königreiches Böhmen als Empfänger erscheinen muß, längstens bis Ende Februar 1907	Die Transporte müssen nachweislich zum Baue der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko-Alt-Paka bestimmt sein

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Pfennig	Pfennig	Pfennig			
2783 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 128.657-A 5/05	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 5, A I und II des in Spalte 8 genannten Tarifes	Korneuburg-Donaulände	Dresden-Elbkai	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Diese Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche nachweislich aus Slawonien stammen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	117	106**)	11	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung der Elbe. Für Sendungen über Korneuburg-Donaulände sind überdies die Schiffsfrachtbriefe über den Transport auf der Donau vorzulegen. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt für Stamm- und Stangenholz über 2·5 m Länge 6 Pfennig, im übrigen 10 Pfennig für 100 kg. **) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ist das unter 5 A, I genannte Holz vom Umschlag ausgeschlossen; im übrigen finden die Frachtsätze für Dresden-Elbkai nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind
				Wien { II K.F.J.B., K.F.N.B., Ö.N.W.B., St.E.G.	Dresden-Elbkai				124	113**)	11			
				Korneuburg-Donaulände	Schönpriesen-Umschlag				87	76*)	11			
				Wien { II K.F.J.B., K.F.N.B., Ö.N.W.B., St.E.G.	Schönpriesen-Umschlag				94	83*)	11			
				Korneuburg-Donaulände	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				92	81*)	11			
				Wien { II K.F.J.B., K.F.N.B., Ö.N.W.B., St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				99	88*)	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2784	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 127.592/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	sämtlichen Versandstellen der zitierten Tarife	a) Jablonetz a. Iser b) Rochlitz	Aufrechthaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Verzichtleistung auf jede Achskonkurrenz	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarife für den Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. vom 1. Mai 1904 und für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	a) 20 Heller b) 25 „	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, konsigniert, längstens bis Ende April 1907 bei der Empfangsbahn	Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die tarifmäßigen Frachtsätze verringern sollten, ermäßigen sich die Nachlässe in gleichem Ausmaße
2785	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 114.148/05	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Position E—5, lit. c) und d), und E—6 des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichisch-ungarischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1905, sowie zerlegte Eisenbahn-Lokomotiven und Dampfkessel	Wien K.F.N.B. Wien St.E.G. Wien Ö.N.W.B. Wien K.F.J.B. Wien K.F.J.B.	Tetschen trans. Ö.N.W.B. Bodenbach trans. St.E.G. Tetschen trans. Ö.N.W.B. Tetschen trans. Ö.N.W.B. Bodenbach trans. St.E.G.	Auflieferung von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Nachweis der Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokal-, bezw. Verbandsverkehr		104 Pfennig	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reklamanten als Versender lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis Bodenbach, resp. Tetschen, sowie der Duplikat-Frachtbriefe hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen nach dem Auslande bis längstens Ende Februar 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2786	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Z. 122.128/05	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische) und Petroleumpech	Pardubitz S.N.D.V.B.	Floridsdorf-Jedlesee	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Nachweisung eines von dem Absender der in Spalte 4 angeführten Artikel während der Gültigkeitsdauer dieses Frachtzugeständnisses bezogenen, die Verfrachtung ab Pardubitz S.N.D.V.B. um 11% (Prozent) übersteigenden Quantums von Rohpetroleum aus Galizien nach Pardubitz St.E.G.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	108	87	21	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate für den Versand ab Pardubitz S.N.D.V.B., ferner auf dieselbe Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums nach Pardubitz St.E.G. Die Vorlage der bezeichneten Frachtdokumente hat spätestens bis Ende Februar 1907 zu erfolgen	Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Berechnung
					Friedland i. B.				155	140	15			
					Jedlersdorf				108	87	21			
					Jungbunzlau transit				100	86	14			
					Liebenau				125	119	6			
					Raspenau				152	140	12			
					Reichenau bei Gablonz				129	119	10			
					Reichenberg				140	119	21			
					Seidenberg				165	140	25			
					Wien Ö.N.W.B.				108	87	21			
				Kolin Ö.N.W.B.	Floridsdorf-Jedlesee	Nachweisung eines von dem Absender der in Spalte 4 angeführten Artikel während der Gültigkeitsdauer dieses Frachtzugeständnisses bezogenen, die Verfrachtung ab Kolin Ö.N.W.B. um 11% (Prozent) übersteigenden Quantums von Rohpetroleum aus Galizien nach Kolin St.E.G.			108	87	21		Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate für den Versand ab Kolin Ö.N.W.B., ferner auf dieselbe Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums nach Kolin St.E.G. Die Vorlage der bezeichneten Frachtdokumente hat spätestens bis Ende Februar 1907 zu erfolgen	
					Jedlersdorf				108	87	21			
					Jungbunzlau transit				62	52	10			
					Wien Ö.N.W.B.				108	87	21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
											Heller für 1000 kg a)	b)			
2787	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 132.359/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische, und Koks als Frachtgut	Bismarckschacht	a) den im zitierten Tarife vom 1. September 1897 e n t h a l t e n e n und in der 6. Rubrik näher bezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen. b) Prag transit mit der frachtbriefmäßigen Bestimmung nach den im zitierten Tarife vom 1. September 1897 n i c h t e n t h a l t e n e n und in der 6. Rubrik näher bezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Die Sendungen müssen frachtbriefmäßig nach einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direktionen: Innsbruck, Linz, Villach oder Wien (mit Ausnahme der Strecken: Gmünd—Zierdorf samt Seitenlinien und Sigmundsherberg—Hadersdorf exkl., sowie mit Ausschluß von Wien) bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der: k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897, Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897, Österr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	318	428	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Frachtbrief-Duplikate, konsigniert, längstens bis Ende März 1907	Die Nachlässe ad a) gelten von den direkten Frachtsätzen des zitierten Tarifes vom 1. September 1897, jene ad b) von den direkten Frachtsätzen der zitierten Tarife vom 1. November 1897. Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der zitierten Tarife ermäßigen sollten, verringern sich die Nachlässe in gleichem Ausmaße
				Segen-Gottes-grube							318	428			
				Hans Heinrich-Tiefbau							318	428			
				Friedens-hoffnungs-grube unterer Anschluß							318	428			
				Friedens-hoffnungs-grube oberer Anschluß							318	428			
				Glückhilfgrube oberer Anschluß							318	428			
				Juliusschacht							318	428			
				Bahnschacht							316	428			
				Koksanstalt Bahnschacht							316	428			
				Charlottenbrunn							320	428			
				Steingrund							318	428			
				Cäsargrube							318	428			
				Melchiorgrube							318	428			
				Egmond- und Mayrauschacht							326	428			
				Gustav- und Abendröthe-grube							337	428			
				Fellhammer							318	428			
				Neue Heinrich-grube							314	428			
				Conradsthal, David- und Wiegandgrube							316	428			

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2788 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.481-CI/05		Schotter	Reichenburg	Rann	Einhaltung der in den übrigen Rubrik gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zur Erhaltung der Bezirksstraße in Rann bestimmt und an den Bezirksausschuß dortselbst adressiert sein. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif (Teil II)	10 Heller	8 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
2789 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.096-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	a) Steine der Pos. 8—51 b b) " " " 8—51 d } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Canfanaro, Dignano, Pola, Rovigno und Sossic (Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen)		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, bezw. Österr.-Adriat. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1		Heller a) / b)	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Barcs					158 / 162				
					Budapest S.B.					183 / 200				
					Cilli					107 / 126				
					Fiume					70 / 74				
					Graz S.B.					141 / 176				
					Laibach S.B.					88 / 97				
					Marburg-Hauptbahnhof					124 / 151				
					Sziszek (Sisak) S.B.					134 / 138				
					Szombathely					178 / 182				
					Wien (Matzleinsdorf)					180 / 200				
					Wr. Neustadt					180 / 200				
					Zágráb (Zagreb) S.B.					108 / 112				
					Zákány					138 / 142				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2790	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.317-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Weichholz der Pos. H—17 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Sziszek (Sisak)	Passau transit via Leoben	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen nach Rheinland-Westfalen oder darüber hinaus bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen nach Stationen vorgenannter Gebiete oder nach Mannheim transit aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	165 Heller	Besteht kein direkter Frachtsatz	Im Kartierungswege		
2791	V.-B. Nr 144 v. 16./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.317-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Tannenklötzchen	Sziszek (Sisak)	Passau transit via Leoben	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen nach Diekirch oder Ettelbrück bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	165 Heller	Besteht kein direkter Frachtsatz	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2792	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.223-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische und Koks	Miröschau B.C.B.	Jenbach S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle; für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief bei Koks. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn oder der Zillertalbahn bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltungen adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil II für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	Heller für 1000 kg Besteht kein Frachtsatz	1380		Im Kartierungswege		
					Střebichowitz-Winařitz St.E.G.					1634	1532	122		
					Altkladno B.E.B. Buschtěhrad B.E.B. Duby B.E.B. Kladno B.E.B. Neukladno B.E.B. Smečna-Sternberg B.E B.					1612	1532	80		
					Osseg k.k.St.B.					1590	1532	58		
2793	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.037-C I/05		Schnittholz der Pos. H—17 c), 1 und 2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Rakek	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Das zur Erzeugung des Schnittholzes erforderliche Stammholz muß von den Herrschaften Czabar und Schneeberg bezogen sein, und kann die Begünstigung nur für ein Quantum Schnittholz beansprucht werden, welches unter Berücksichtigung des bei der Verarbeitung sich ergebenden Abfalles um mindestens 33⅓ Prozent geringer ist, als das von den vorgenannten Herrschaften bezogene Quantum Stammholz	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Anhang zum Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	51 Heller	49 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate und (eventuell in beglaubigter Abschrift) vorzulegende Jahresabrechnungen der Herrschaften Csabar und Schneeberg, aus welchen das gelieferte Holzquantum zu entnehmen sein muß, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2794 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13 129-C I/05	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10 000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Wenn diese Holzkohlentransporte in Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht unter Verwendung von Holzkohlenaufsätzen zur Beförderung gelangen, so hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, daß von dem auf der Brückenwage ermittelten Bruttogewichte die um 500 kg erhöhte, auf dem Wagen verzeichnete Tara in Abzug zu bringen und die Fracht sonach für das restliche Gewicht, jedoch mindestens für 9500 kg pro verwendeten Wagen zu berechnen ist. Bei Verwendung von Wagen mit einem höheren Ladegewichte als 10 000 kg ist die Frachtgebühr für das faktische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen zu entrichten. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Anhang zu den Lokaltarifen der Südbahn, bezw. der Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Von	Nach: Jenbach	Klagenfurt transit*)	Kufstein	Laibach S.B. transit	Leoben S.B. transit**)	Villach S.B. transit†)	Nach Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) exklusive bis Wr. Neustadt inklusive, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn
	Heller pro 100 kg						
Bastaji	—	105 *)	—	—	108 **)	—	128
Cabuna	—	—	—	—	—	—	117
Daruvár	—	105 *)	—	105	108 **)	—	125
Gyulaves	—	104 *)	181	104	107 **)	—	118
Koncanica-Zdenci	—	105 *)	—	—	108 **)	—	125
Pakrác	—	—	—	112	115 **)	127 †)	129
Pivnica	—	97 *)	—	97	100 **)	—	114
Sirač	—	108 *)	—	—	111 **)	—	129
Gladojevce	—	—	—	—	99 **)	—	—
Slatina	169	96 *)	—	96	99 **)	—	116
Supljalipa	—	105 *)	—	—	108 **)	—	—
Veröcze-Virovitica	157	—	—	91	94 **)	—	108

*) Nur gültig für Sendungen, welche nach Heft oder Lölling bestimmt sind.
**) Nur gültig für Sendungen, welche nach Concordiahütte, Eisenerz, Hieflau, Krumpenthal, Sulzau, Trofayach, Unzmarkt, Vordernberg oder Werfen bestimmt sind.
†) Nur gültig für Sendungen, welche nach südwestlich von Villach gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sind

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										pro 100 kg				
2795	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.697-C I/05	Weizen	I. den Stationen der Strecken: a) Komárom—Moha, b) Budapest S.B.—Balaton-Szt. György und c) Lajta-Szt. Miklós—Györvár	Triest	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. **Auflieferung von mindestens 10.000 Tonnen (zu 1000 kg) des in Rubrik 4 genannten Artikels während der Begünstigungsdauer.*)** 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 4. Die Sendungen müssen an ein Mühlenetablissement in Triest adressiert sein und in einem solchen zur Vermahlung gelangen; die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu kontrollieren. 5. Die Sendungen sind mit direkte nach Triest lautenden Frachtbriefen aufzugeben. 6. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird auch bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlußbahnen der Südbahn geleistet, wenn sich bei Zusammenstoß der bis zu einer der Übergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Übergangsstation in Rubrik 10 ausgewiesenen ermäßigten Frachtsätze billigere Gesamtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabestationen nach Triest bestehenden direkten Frachtsätze	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Heller 160	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, die mit der handschriftlich gefertigten Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, daß die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direktion der Südbahn (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Dokumente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refaktie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdokumente in der Regel nicht stattfindet	*) Außer den in Rubrik 6 bezeichneten Sendungen werden auch die von der reklamierenden Firma (als Empfänger) von den Stationen: Komárváros, Zala-Szt. Iván, Szt. Mihály-Pacsa, Gelse, Legrád, Mura-Keresztur, Mura-Király und Csáktornya nach Triest bezogenen Weizensendungen rücksichtlich der Erreichung des Minimalquantums von 10.000 Tonnen in die Refaktie einbezogen, sofern rücksichtlich dieser Sendungen die Bestimmungen dieser Verlautbarung eingehalten wurden
				II. a) den Stationen der Strecke Barcs—Berzencze, dann b) von Nagy—Kanizsa						131				
				III. Zákány						122				
				IV. Sziszek (Sisak)						101				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2796 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.)	Prag (St.E.G.)	1. Jedes Zeitungspaket muß in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, aufgeliefert werden. Jedes Paket muß auf der Vorderseite und auf der Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders; den Vermerk „Zeitungs-Paket"; die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 2. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 3. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adreßstation vorzusorgen. 4. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	666 Heller*)		Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung der Zeitungspakete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen 60 Heller pro Sendung. b) " " " " 40 " " " Außerdem wird für jede Sendung die ärarische "Gepäck-Stempelgebühr" von 10 Heller berechnet
				Wien (K.F.N.B.)	Aussig (St.E.G.), Teplitz, Saaz					Tarifmäßige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 7 der Abteilung B des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905, unter A—II—a)—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen ist				

*) Dieser Frachtsatz gelangt unter der Bedingung zur Anwendung, daß die einzelnen Pakete das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2797 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete) als Gepäck	Im Lokalverkehre der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, exkl. des Verkehres von Wien St.E.G.		Vorheriges schriftliches Ansuchen an die Direktion der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft behufs Festsetzung der Züge, mit welchen die Expedition zugelassen wird, sowie des Maximalgewichtes der mit den zugelassenen Zügen zu befördernden Pakete. Abfertigung erfolgt mittels Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. Jedes Zeitungspaket muß in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckskassa aufgeliefert werden. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt; der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adreßstation vorzusorgen. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif		Tarifmäßige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 7 der Abteilung B des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905, unter A—II—a)—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Schnellzügen . . . . 60 Heller pro Sendung " " " " " Personenzügen . . . . 40 " " Außerdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäck-Stempelgebühr von 10 Heller berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2798	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspakete) als Gepäck	Prag (St.E.G.)	Aužic via Kralup Bečwar (St.E.G.) via Kolin Böhm.-Leipa (A.T.E.) via Lobositz Böhm.-Skalitz via Chotzen-Starkotsch Bruch via Bodenbach Brüx (A.T.E.) via Aussig Chrast via Pardubitz Chrudim via Pardubitz Dux (A.T.E.) via Aussig Geiersberg via Wildenschwert Hlinsko via Pardubitz Jitschin (B.C.B.) via Pořičan-Nimburg Kohljanowitz via Kolin Kopidlno via Pořičan-Nimburg Königstadtl via Pořičan-Nimburg Kremsier via B.-Trübau—Olmütz Leitmeritz (A.T.E.) via Lobositz Mähr.-Ostrau via B.-Trübau—Olmütz Polička (k.k.St.B.) via Zwittau Prerau via B.-Trübau—Olmütz Proßnitz (K.F.N.B.) via B.-Trübau—Olmütz Reichenberg A.T.E. via Lobositz Rožďalovic via Pořičan-Nimburg Skutsch via Pardubitz Slatinan via Pardubitz Startsch-Trebitsch via Kolin Teplitz (A.T.E.) via Aussig Tetschen (B.N.B.) via Lobositz-Bodenbach Ung. Hradisch (K.F.N.B.) via Brünn—Lundenburg Wall. Meseritsch via Olmütz—Prerau-Hullein Zakolan via Kralup	1. Abfertigung erfolgt mittels Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspaket muß in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckskassa aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt; der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adreßstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	Tarifmäßige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 7 der Abteilung B des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905, unter A—II—a)—4 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normierten Bedingungen entsprochen ist	Verschieden	Im Kartierungswege		Im Falle der Beförderung der Zeitungspakete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen 60 h pro Sendung b) " " " Personenzügen 40 h " " Außerdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäck-Stempelgebühr von 10 h berechnet
				Prag (Ö.N.W.B.)	Brandeis a. d. Elbe Jitschin (B.C.B.) via Lissa-Nimburg-Kopidlno									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller				
2799 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Steine der Pos. 8—51 d	Gmünd (k.k.St.B.)	Jenschowitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Absender und Empfänger zu besorgen. 3. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen für die Moldau-, bezw. Elberegulierung bestimmt und an die Bauunternehmung derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen und Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	100		Im Kartierungswege		
					Kralup (St.E.G.)					93				
					Libschitz					90				
					Rostok (St.E.G.)					85				
					Weltrus					96				
					Wegstädtl-Hněwitz					108				
			Steinquadern und Steinplatten, einfach glatt behauen, unverpackt, oder bloß in Schutzrahmen, aus der Pos. 8—51 d der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1905		Bubentsch					80				
					Lobositz (St.E.G.)					122				
					Lužetz (St.E.G. [L.B.])					110				
					Raudnitz (St.E.G.)					113				
					Theresienstadt					119				
					Unter-Beřkowitz					104				
									Heller		Heller			
					Leitmeritz (Ö.N.W.B.)				165	124	41			
					Melnik (Ö.N.W.B.)				137	109	28			
					Prag (St.B.)				103	70	33			

2800 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**

Vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmäßige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zum Baue neuer Arbeiter-Wohnhäuser der Ersten Böhmischen Glasindustrie-Gesellschaft in Bleistadt bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in der Station Bleistadt (B.E.B.) zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. November 1904 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermäßigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2801									Heller	Heller	Heller			
	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation	Aužic	Station Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 3. 90 Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendigten Eisenbahntransportes von Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.) via Eger (B.E.B.), Franzensbad, Klingenthal, Komotau-Aussig, Komotau-Bodenbach, Reitzenhain oder Weipert nach einem ausländischen Platze per Bahn oder Schiff verfrachtet werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarife, Teil II, Heft 2 und 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	100	78	22	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Rohzuckertransport bis Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.), ferner die auf dieselbe reklamierende Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe über den Raffinadezuckertransport ab Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.), außerdem rücksichtlich des Exportumschlagsverkehres die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Schiffskonnossemente, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1908 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermäßigung
				Bakov (B.N.B.)					148	126	22			
				Beraun					97	80	17			
				Budweis					171	105	66			
				Cakovic					122	100	22			
				Chrasterhof**)					132	110	22			
				Dux (A.T.E.)					46	41	5			
				Hawran (P.W.)					51	47	4			
				Hospozin-Kmetňoves					102	81	21			
				Jiřitz (B.N.L.)					111*)	89*)	22			
				Jungbunzlau (B.N.B.)					141	119	22			
				Klobuk					79	62	17			
				Kriegern					55	50	5			
				Kuttenthal (B.N.B.)					132	110	22			
				Laun					61	53	8			
				Leneschitz					61	53	8			
				Liblic-Bišic					116	94	22			
				Libochowitz (St.E.G.)					94	86	8			
				Lužetz (St.E.G.)					120	98	22			
				Melnik (Ö.N.W.B.)					121	99	22			
				Měšic					116	94	22			
				Mochow (St.E.G.)					144	122	22			
				Modřan (k.k.St.B)					107	85	22			
				Münchengrätz					153	131	22			
				Ouřinoves					101	77	24			
				Perutz					73	59	14			
				Postelberg					42	40	2			
				Priesen-Postelberg (P.L.)					52	50	2			
				Radotin					97	74	23			
				Satalic					118	95	23			
				Schaboglück					38	37	1			
				Schlan					88	65	23			
				Svijan-Podol					158	137	21			
				Swoleňowes (k.k.St.B. und St.E.G.)					94	67	27			
				Taus					130	88	42			
				Tauschim (St.E.G.)					135	113	22			
				Unter-Beřkowitz					111	89	22			
				Vrutic					123	101	22			
				Vysočan (B.N.B.)					112	89	23			
				Wegstädtl					111	106	5			
				Welwarn (St.E.G.)					103	81	22			
				Zditz					103	83	20			
				Zlonitz					83	62	21			

*) Bei Anwendung dieser Frachtsätze obliegt das Aufladen dem Absender.

**) Nur für Sendungen, welche von der Österr. Länderbank oder deren Industriallen, ferner von der Domäne des Grafen R. F. Kinský aufgegeben werden.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (Heller ad I, II, III)	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg (Heller ad I, II, III)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg (Heller ad I, II, III)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2802 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	I. Steine der Pos. 8—51 b (exklusive Pflaster- und Bord-[Saum-] Steine) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr., ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahnen vom 1. Juli 1905 II. Steine der Pos. 8—51 d III. Pflaster- und Bord-(Saum-) Steine	Mirowitz (k.k.St.B.)	Aussig (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	**Lokal-Gütertarife der beteiligten Eisenbahnen und Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes von 1. Oktober 1901**	— — 94	— — 79	— — 15	Im Kartierungswege		*) Bei Anwendung dieses Frachtsatzes obliegt das Auf- und Abladen dem Absender, bezw. Empfänger
					Bubentsch Jenschowitz				**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	60 70 57 78 90 75				
					Kralup (B.E.B. und St.E.G.)				75 99 75	71 83 68	4 16 7			
					Libschitz Lobositz (St.E.G.) Raudnitz (St.E.G.) Rostok (St.E.G.) Theresienstadt Unter-Beřkowitz Wegstädtl-Hněwitz Weltrus Leitmeritz (Ö.N.W.B.) Melnik (Ö.N.W.B.)				**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	68 80 65 100 112 90 86 103 76 63 75 60 97 109 79* 82 94 79 86 98 79 74 86 71 92 130 76 74 102 68				
			IV. Steinquadern und Steinplatten, einfach glatt behauen, unverpackt oder bloß in Schutzrahmen, aus der Pos. 8—51 d der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr., ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahnen vom 1. Juli 1905		Bubentsch Jenschowitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen für die Moldau-, bezw. Elberegulierung bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein			**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	ad IV 62 82				
					Kralup (B.E.B. und St.E.G.)				99	75	24			
					Libschitz Lobositz (St.E.G.) Lužetz (St.E.G. [L.B.]) Raudnitz (St.E.G.) Rostok (St.E.G.) Theresienstadt Unter-Beřkowitz Wegstädtl-Hněwitz Weltrus Leitmeritz (Ö.N.W.B.) Melnik (Ö.N.W.B.)				**Es bestehen keine direkten Frachtsätze**	72 104 92 95 67 101 86 90 78 103 88				
					Prag (St B.)				60	49	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2803	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 5204-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Holzkohle	Noskovci (Station der Szent Lőrincz-Slatina-Našicer Lokaleisenbahn)	Leoben S.B. transit*)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Bei Verwendung von Wagen mit mehr als 10.000 kg Ladegewicht, gleichviel, ob dieselben mit Wagenaufsätzen versehen sind oder nicht. — Bei Verwendung von Wagen mit höchstens 10.000 kg Ladegewicht, wenn dieselben mit Wagenaufsätzen versehen sind. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. *) Nur gültig für Sendungen, welche nach Concordiahütte, Eisenerz, Hieflau, Krumpenthal, Sulzau, Trofayach, Unzmarkt, Vordernberg oder Werfen bestimmt sind	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	109 Heller (Wagen mit mehr als 10.000 kg) 104 Heller (Wagen mit höchstens 10.000 kg)	Verschieden	Im Kartierungswege		
2804	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.471-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Graz S.B. bei Beförderung über Fehring-Szombathely	Dömötöri	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in den in der Rubrik 5 genannten Bestimmungsstationen mittels Straßenfuhrwerken abgeführt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Heller 100	Heller 64	Heller 36	Im Kartierungswege		
					Györvár				94	64	30			
					Oszkó				96	64	32			
					Vasvár				96	64	32			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2805	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.617-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Farben, und zwar: Teigfarben, trockene Farben und ähnliche chemische Produkte	Mainkur (Preuß. St.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Sendungen müssen ab Triest zur See nach Hafenplätzen jenseits des Suezkanales zur Ausfuhr gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	Verschieden	4·50 Franken	Verschieden	Im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege nach Maßgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter Ziffer VIII festgesetzten Bedingungen	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Ziffer VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
2806	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.623-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Faßdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schindelfabrikation bestimmte roh vorgerichtete Stöcke	Andrijevci, Bosna-Brod, Brod, Dubica, Garčin, Gjeletovci, Jankovci, Jasenovac Szávam., Kostajnica, Kukujevci-Erdövég, Martinci, Mikanovci, Novska, Okučani, Petrovoselo staro, Prigjevicza-Szt. Iván, Rajić, Šamac, Sav. Šid, Strizivojna-Vrpolje, Uj-Gradiska, Uj-Kapella-Batrina, Volinja und Vukovar	Buchs transit, Bregenz transit, St. Margrethen transit, sowie nach sämtlichen im nebenstehenden Tarife enthaltenen schweizerischen Stationen mit Ausnahme von Basel, Schaffhausen und Singen (Badische Bahn)	Einhaltung der in den Rubriken gegebenen Vorschriften und der im nebenstehenden Tarife angeführten Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Teil IV, Heft 2 (Frachtsätze der Serie I)	Verschieden	Verschieden	8 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1906 gültigen Frachtsätze

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Nachlaß vom bestehenden Frachtsatze pro Tonne: Heller	Kopeken			
2807	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.342/05, bezw. 10.584/01	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Steinkohlen b) Koks	sämtlichen Stationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, mit Ausnahme der Stationen Myslowitz und Myslowitz-Grube	Brody Reichsgrenze transit	Die Frachtzahlung hat a) bei Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; b) bei Koks nach dem faktischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit direkten von der Aufgabsstation nach Nadbrzezie Landungsplatz trs. (für Rußland), bezw. Skała trs. (für Rußland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung ab Nadbrzezie Landungsplatz auf dem Wasserwege, bezw. ab Skała per Achse nach Rußland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Skała an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit direkten von der Aufgabsstation entweder nach Rußland oder nach Brody trs., bezw. Podwołoczyska trs. lautenden Frachtbriefen; in letzterem Falle hat die Neuaufgabe der Transporte in den Grenzstationen binnen sechs Wochen (42 Tagen) stattzufinden. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandstation bis Brody Bahnhof, bezw. Nadbrzezie Bahnhof, Skała Bahnhof und Podwołoczyska Bahnhof bestehenden direkten Tarifen zu geschehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, bezw. Lokalgütertarif, rücksichtlich der Überfuhrs- und Manipulationsgebühren		160	12	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplikate bis Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Skała bei frankierten Gebühren, und der Original-Zolldokumente über die erfolgte Ausfuhr nach Rußland, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1907 rücksichtlich der Sendungen nach Nadbrzezie Landungsplatz bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau und rücksichtlich der Sendungen nach Skała trs. bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau erliegen müssen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldokumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Rußland nicht möglich sein sollte, muß letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden	*)
					Podwołoczyska Reichsgrenze transit					120	6			
					Nadbrzezie Landungsplatz transit (für Rußland)					150	—			
					Skała transit (für Rußland)					30	—			
										Die vorstehenden Nachlässe resultieren von den bis zur österreichischen Reichsgrenze eingehobenen Gesamtfrachten inklusive der Überfuhrs- und Manipulationsgebühren				

*) Die Liquidierung des Frachtunterschiedes erfolgt:

1. Bei Aufgabe der Sendungen mit direkten von der Aufgabsstation entweder nach Rußland oder nach Brody trs., bezw. Podwołoczyska trs. lautenden Frachtbriefen gegen auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate und der Aufnahmsscheine für die Weiterbeförderung der Sendungen ab den letzteren Stationen nach Rußland.

2. Bei Aufgabe der Sendungen bis Brody trs., bezw. Podwołoczyska trs. und Weiterbeförderung ab diesen Stationen vorerst nach den gegenüberliegenden russischen Grenzstationen Radziwiłow, bezw. Wołoczysk und von den letzteren nach der im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten russischen Empfangsstation gegen auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe über die Beförderung bis zur österr. Grenzstation und von dieser bis zur russischen Grenzstation, wie auch der Frachtbriefe über die in dieser Station erfolgte Aufgabe zur Weiterbeförderung nach der russischen Bestimmungsstation. Die bezüglichen Dokumente müssen längstens bis Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg erliegen.

Für die Zeit vom 1. Mai 1906 bis 31. August 1906 wird rücksichtlich der Sendungen nach Wołoczysk ein Nachlaß von 150 Heller und 6 Kopeken und rücksichtlich der Sendungen nach Wojtowzy und darüber ein Nachlaß von 230 Heller und 6 Kopeken pro Tonne gewährt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2808 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 17.634/04	beteiligten Verwaltungen	Kokes	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Besteht kein direkter Tarif		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Außer diesen Frachtsätzen kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung

Nach	Von Wien-Erdbergerlände Heller für 1000 kg	Nach	Von Wien-Erdbergerlände Heller für 1000 kg
Amstetten	700	Landeck	1480
Bludenz	1580	Lauterach	1640
Bregenz	1650	Linz	830
Dornbirn	1640	Lustenau	1660
Feldkirch	1600	Nenzing	1590
Frastanz	1600	Rankweil	1610
Götzis	1620	Salzburg	1020
Hard-Fussach	1640	St. Pölten	540
Hohenems	1630	Schaan-Vaduz	1630
Imst	1450	Schwarzach	1640
Innsbruck	1390	Telfs	1420
Ischl	990	Wels	860
Jenbach	1390	Wilten	1390
Kammer	1040	Zell am See	1150
Lambach	890		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2809	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 23.249/99		Kokes	Klein-Schwechat	St. Pölten transit (für Stationen der Pielachtalbahn)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	450 Heller pro Tonne	420 Heller pro Tonne	30 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		
2810	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **k. k. Staatsbahn-Direktion Triest** Z. 3844-VI/05	Lokalbahn Triest-Parenzo	Stalldünger	Stationen und Haltestellen der Lokalbahn Triest-Parenzo (inkl. Triest-St. Andrä)	Stationen und Haltestellen der Lokalbahn Triest-Parenzo (inkl. Triest-St. Andrä)	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 5000 kg für Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der schmalspurigen Lokalbahnen, Teil I und II	Desinfektionsgebühr Waggebühr für die Geleisebrückenwage	Heller 100 30	Heller 200 90	Im Kartierungswege		
2811	V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905 **k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen** Z. 56.633/6 ex 1905		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Budweis	Schwarzbach-Stuben	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, Ausnahmetarif VI. Die betreffenden Sendungen müssen an die fürstl. Schwarzenbergsche Bergwerks-Direktion in Schwarzbach adressiert und für den Erweiterungsbau des Graphitbergwerkes in Schwarzbach bestimmt sein	vom 5. Dezember 1905 bis zum Tage der erlangten Benützungsbewilligung, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den normalen Frachtsätzen des in Betracht kommenden Lokaltarifes unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. März 1907 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen	Das Abladen obliegt der Partei

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2812 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen Z. 55.166/6		Reexpeditionsbefugnis für Schnittholz der Pos. H—17, lit. e, Z. 1 und 2, der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Für die Station Pilsen		Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Neuauflage vom 1. Juli 1905, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII 2	vom 1. Jänner bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906					Im Rückvergütungswege		
2813 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen Z. 54.296/6		Ermäßigung des Wägegeldes	In der Station Salnau		Abwage auf der Brückenwage	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil I, Abteilung B, I—IX	120 Heller	80 Heller	40 Heller	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen auf dem Industriegeleise der fürstl. Schwarzenbergschen Domäne in Salnau zur Be-, bezw. Entladung gelangen
2814 V.-B. Nr. 144 v. 16./XII. 1905	k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau		Holz in Wagenladungen der Pos. H—17, 18 und 19 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I			Bahnämtliche Abwage sämtlicher durch die Firma Josias Eißler & Söhne aufgelieferten und auf der Etablissementsbrückenwage in Worochta gewogenen Transporte. In den Frachtbriefen muß die bahnämtliche Abwage schriftlich verlangt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil I, Abteilung B, Abschn. H, IX	Wägegeld 120 Heller pro Wagen	Wägegeld 60 Heller pro Wagen	60 Heller	Im Kartierungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 145 **Wien, 19. Dezember 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Dezember 1905, Z. 56.142, an alle k. k. Staatsbahn-Direktionen und österr. Privatbahnverwaltungen, betreffend Erleichterungen der Verpackungsvorschriften beim Bahntransporte elektrischer Minenzündungen.

In Ergänzung und teilweiser Abänderung des hieramtlichen Erlasses vom 19. November 1903, Z. 48.695, betreffend die Zulassung elektrischer Minenzündungen zum Bahntransporte unter erleichternden Bestimmungen (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 145 ex 1903), findet das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Handelsministerium versuchsweise mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres elektrische Minenzündungen an Wachsdrähten unter den in Ziffer 2 (1) des bezogenen Erlasses für derartige Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Bändern vorgesehenen Bestimmungen und elektrische Minenzündungen an Holzstäben oder Papierhülsen unter nachstehenden Bedingungen zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen zuzulassen:

Die elektrischen Zündungen an Holzstäben oder Papierhülsen sind in Pakete zu vereinigen, von welchen keines mehr als 25 Stück enthalten darf. Höchstens 20 solcher Pakete sind zusammengeschnürt in einer Holzkiste, deren Wandstärke mindestens 22 mm betragen muß, derart zu verpacken, daß die Zünderköpfe durch aufgeschobene Kartonhülsen mit eingelagerter Holzwolle vor jeder Erschütterung geschützt sind und abwechselnd an das eine und an das andere Ende der Kiste zu liegen kommen. Eine Kiste darf höchstens 500 Zündungen enthalten und sind alle Zwischenräume mit Holzwolle, Stroh, Heu oder ähnlichem Materiale auszufüllen.

Wrba m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Straßenbahn oder für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn zum Hotel-Etablissement „Rübezahl“ in Marienbad.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Besitzer des Hotel-Etablissements „Rübezahl“ in Marienbad, Georg Zischka, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Straßenbahn oder für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn von einem geeigneten Punkte der von Marienbad nach Abaschin führenden Straße zum Hotel-Etablissement „Rübezahl“ in Marienbad im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 28. November 1905. E.-M.-Z. 50.234/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Gaunersdorf nach Mistelbach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit Dampfkraft zu betreibende Lokalbahn von der Station Gaunersdorf der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf über Atzelsdorf-Höbersbrunn und Paasdorf nach Mistelbach zum Anschlusse an die projektierte Lokalbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 30. November 1905. E.-M.-Z. 51.233/2.

Staatseisenbahnrat.

Komiteesitzung.

Am 12. Dezember hat im Eisenbahnministerium eine Sitzung des vom Staatseisenbahnrate zur Erstattung eines Gutachtens an das Eisenbahnministerium eingesetzten Komitees unter Vorsitz des Handelskammer-Vizepräsidenten Bries stattgefunden, welches sich mit der Frage der von der Staatseisenbahnverwaltung geplanten Erhöhung der Manipulationsgebühr befaßte.

Zu Beginn der Verhandlung gab Herr Sektionschef Dr. Röll an der Hand von tabellarischen Zusammenstellungen einen Überblick über den schätzungsweisen finanziellen Effekt der projektierten Maßnahme, welche mit einer Mehreinnahme von annähernd 6·8 Millionen Kronen für das Jahr 1906 zu veranschlagen sei. Bei diesen Berechnungen sei eine Belastung des Exportverkehres nicht in Aussicht genommen.

Abg. Dr. Chiari erhebt dagegen Bedenken, daß die Bedeckung für ein sozialpolitisches Bedürfnis, wie es die erhöhten Personalauslagen bedeuten, durch Überwälzung auf die Produktion erfolgen solle. Er müsse daher seiner Ansicht dahin Ausdruck geben, daß die Produktion durch die Erhöhung der Manipulationsgebühr nicht gestört werden solle.

Abg. Dr. Licht erklärt, daß seiner Meinung nach die Mehrerfordernisse für erhöhte Löhne in den natürlichen Mehreinnahmen, wie sie pro 1906 im Staatsvoranschlage bereits vorgesehen seien, gefunden werden solle. Er müsse zugeben, daß die Erhöhung der Manipulationsgebühr im Vergleiche mit allen anderen in den Tagesblättern besprochenen Maßnahmen, wie Erhöhung des Frachtbriefstempels, Einführung einer Transportsteuer, teilweise oder gänzliche Erhöhung des Barêmes, das kleinste Übel darstelle. Er müsse seine warnende Stimme gegen eine unzeitgemäße generelle Tariferhöhung erheben, umsomehr, als in der Öffentlichkeit die Berufung des Sektionschefs Dr. Fořt in den Staatsdienst mit einer zur Erhöhung der Transporteinnahmen geplanten Aktion der Regierung in Zusammenhang gebracht wurde. Insofern der Zuschlag an Manipulationsgebühren zur Einführung gelangen soll, müsse eine teilweise Herabsetzung desselben ins Auge gefaßt, sowie eine Berücksichtigung erwogen werden und schließlich die Gewähr gegen eine allfällige Rückwirkung dieser Maßnahme auf die Lokal- und Privatbahnen geboten werden.

Sektionschef Dr. Fořt erklärt hierauf, daß er keineswegs, wie dies gerüchtweise verlaute, eine fiskalische Mission übernommen habe und daß er auch in seinem neuen Wirkungskreise in gleicher Weise wie bisher die Interessen der Volkswirtschaft zu wahren und zu fördern bestrebt sein werde. Allerdings könne wohl kein Zweifel darüber bestehen, daß das derzeitige Tarifwesen nicht so vollkommen ausgestaltet sei, daß eine Neuregelung desselben im geeigneten Zeitpunkte als ausgeschlossen anzusehen sei.

Graf Szeptycki anerkennt die Zwangslage der Regierung, befürchtet jedoch von der geplanten Tarifmaßnahme eine Beeinträchtigung der Landwirtschaft. Im Falle der Durchführung derselben müsse er Gewicht darauf legen, daß gewisse Artikel der Landwirtschaft von der Erhöhung ausgenommen bleiben.

Freiherr v. Mersi hegt die Befürchtung, daß durch die Erhöhung der Manipulationsgebühr die heimische Produktion gegenüber der ungarischen Konkurrenz in Nachteil gesetzt würde.

Vom Kammerpräsidenten Janotta wird darauf hingewiesen, daß wenn auch der Exportverkehr nach den Erklärungen der Regierungsvertreter von der Erhöhung der Manipulationsgebühr nicht getroffen werden soll, dennoch die Produktionsverhältnisse der auf den Export vorzugsweise angewiesenen Industrien durch Belastung der bei der Fabrikation zur Verwendung kommenden Rohstoffe in Mitleidenschaft gezogen werden.

Namens der Krakauer Handels- und Gewerbekammer erklärt Kammerrat Dattner, daß eine im Kreise der Interessenten abgehaltene Umfrage ergeben hätte, daß von allen auf eine Erhöhung der Einnahmen abzielenden Maßnahmen die von der Regierung gewählte Form bei Zugestehung gewisser Beschränkungen die annehmbarste sei, ungeachtet des Umstandes, daß die Adjazenten der galizischen Staatsbahnen relativ empfindlicher getroffen werden als diejenigen, für welche auch Privatbahnen in Betracht kommen.

In gleichem Sinne äußert sich Kammerrat Rußmann in Vertretung der Lemberger Handels- und Gewerbekammer.

Direktor Luckmann hält eine allfällige Mehrbelastung der Eil- und Frachtstückgüter, sowie der Güter der Wagenladungsklassen A und B für zulässig, spicht sich jedoch gegen eine Inanspruchnahme der minderwertigen und in niedrigere Tarifklassen und Ausnahmetarife eingereihten Artikel aus.

Namens der mährischen Landwirte erklärt Doktor Seifert, in der Erhöhung der Manipulationsgebühr eine gewisse gerechte Ausgleichung gegenüber den höheren Privatbahntarifen zu erblicken und damit eine Annäherung zu einer vollständigen Einheitlichkeit der Tarife nach Verstaatlichung der in Betracht kommenden Bahnen, auf welche besonderer Wert gelegt werden müsse.

Kaiserl. Rat v. Boschan spricht namens der Kaufmannschaft den Wunsch nach einer programmatischen Erklärung der Regierung aus, wonach dieselbe vor der Durchführung der Verstaatlichung eine Tariferhöhung nicht plane. Er wünsche ferner gleichfalls die Berücksichtigung des Nahverkehres und des Exportes.

Direktor Hüttemann legt besonderen Wert auf Schonung des Kohlenverkehres, welcher gegenüber dem Jahre 1899 noch immer einen Rückgang zu verzeichnen habe.

Kaiserlicher Rat Deutsch erblickt in der geplanten Maßnahme gleichfalls eine Annäherung der Staatsbahntarife an jene der Privatbahnen, unter welchen speziell sein Kammerbezirk zu leiden habe. Er behält sich seine definitive Stellungnahme für die Spezialdebatte vor.

Oberbaurat Günther empfiehlt, im Wege einer Enquete festzustellen, ob nicht durch Reformen in der Verwaltung und im Betriebe derartige Ersparnisse zu erzielen wären, daß eine besondere Bedeckung des Mehrerfordernisses entbehrlich werden könnte.

Nachdem noch die Herren kaiserl. Rat Hamburger und Wolfbauer ihren Standpunkt in der vorliegenden Frage präzisiert hatten, wurde die Generaldebatte geschlossen.

Herr Sektionschef Dr. Röll konstatierte mit Befriedigung, daß von der Mehrzahl der Redner in der Generaldebatte die geplante Erhöhung der Manipulationsgebühr, als für den Verkehr am wenigsten lästig und auch sonst für zweckmäßig anerkannt worden sei. Was die Bedürfnisfrage anbelangt, so verweist Dr. Röll gegenüber den Ausführungen der Abgeordneten Licht und Chiari darauf, daß trotz der dermaligen steigenden Tendenz der Einnahmen aus dem Staatsbahnbetriebe es gänzlich ausgeschlossen erscheine, das bedeutende Mehrerfordernis für persönliche Ausgaben ohne Schaffung neuer Einnahmsquellen zu decken; ebensowenig lasse eine Reform der Verwaltung und des Betriebes einen derartigen finanziellen Effekt erwarten, daß durch allfällige, hierbei erzielte Ersparnisse eine Bedeckung für das unabweisliche Mehrerfordernis gefunden werden könnte. Auch eine vollständige Eliminierung der Massenartikel sei untunlich, da dies den finanziellen Effekt zu stark beeinträchtigen würde. Redner verweist hierbei auf die von der Prager Handels- und Gewerbekammer eingelangte Eingabe, in welcher ausgeführt wird, daß zur Hintanhaltung einer ungleichmäßigen Behandlung die Begünstigung einzelner Artikel unbedingt zu unterbleiben hätte. Eine Differenzierung des Nahverkehres erscheine mit Rücksicht auf die höheren Betriebskosten desselben nicht gerechtfertigt und begegne auch vom tariftechnischen Standpunkte großen Schwierigkeiten. Im übrigen werde hier wie auch bei den Lokalbahnen die Rücksichtnahme auf die Achskonkurrenz erfolgen und speziell bei den letzteren auch auf die Verschiedenheit der Tarifbarême Bedacht genommen werden. Was die Befürchtung anbelangt, daß die Privatbahnen mit einer Erhöhung der Manipulationsgebühr folgen könnten, so müsse bemerkt werden, daß das Eisenbahnministerium selbstredend bei Beurteilung derartiger Ansuchen mit der größten Rigorosität die Prüfung der einschlägigen Verhältnisse vornehmen werde. Was die gewünschten Kautelen gegen eine zu gewärtigende Barême-Erhöhung betrifft, so seien diesbezüglich bereits wiederholt beruhigende Erklärungen seitens der Regierungsvertreter abgegeben worden; weitergehende bindende Zusagen zu machen, sei nicht angängig. Der Wunsch nach einer Vermehrung der Fahrbetriebsmittel sei als berechtigt anerkannt worden und werde für die Verstärkung des Wagenparkes der Staatsbahnen entsprechende Vorsorge getroffen und diesbezüglich auch auf die Privatbahnen Einfluß genommen werden.

Auf Grund des Ergebnisses der Spezialdebatte gelangte sodann nachstehende Resolution des Referenten Abg. Dr. Licht zur Annahme:

„Jede Erhöhung der Gütertarife bedeutet im gegenwärtigen Zeitpunkte für das gesamte Wirtschaftsleben Österreichs, das ganz ungewissen Verhältnissen gegenübersteht, eine harte Belastung. Deshalb richtet das Komitee zunächst den Appell an die Staatsbahn-Verwaltung, die geplante Maßnahme zu unterlassen und aus der normalen Steigerung der Verkehrseinnahmen in Verbindung mit einer möglichst ökonomischen und kaufmännischen Verwaltung die gewünschte Deckung zu finden. Sollte jedoch die Staatsbahn-Verwaltung die Eröffnung einer neuen Einnahmsquelle als unerläßlich erachten, so erklärt das Komitee, die Erhöhung der Manipulationsgebühr, die in mäßiger Weise sich vollzieht, die Massenbedarfsartikel der Bevölkerung, der Industrie und der Landwirtschaft nur in möglichst geringem Maße trifft, jeder anderen in Frage kommenden Maßnahme auf frachttarifarischem Gebiete vorzuziehen.

Insbesondere erwartet der Staatseisenbahnrat mit voller Bestimmtheit, daß der Exportverkehr von der Erhöhung der Manipulationsgebühr möglichst vollständig freigehalten, daß auch die Produktionsbedingungen der Exportindustrie möglichst berücksichtigt werden, daß eine Erhöhung der Manipulationsgebühr bei den Privatbahnen mit allen Mitteln hintangehalten werde und daß eine künftige Reform der Gütertarife nicht ohne rechtzeitige Mitwirkung des Staatseisenbahnrates und nicht vor Abschluß der Verstaatlichungsaktion stattfinden werde.

Insbesondere wird die Berücksichtigung folgender Artikel dringendst empfohlen: Kohle, Düngemittel, Rübe und Rübenschnitze, Getreidebezüge der Mühlen, Brennholz und Steine."

* * *

Das Subkomitee des Staatseisenbahnrates hat am 13. Dezember seine Beratungen über die von der Regierung geplante Erhöhung der Manipulationsgebühr im Güterverkehre zum Abschlusse gebracht.

Zu Beginn der Sitzung gab Sektionschef Dr. Röll namens des Eisenbahnministeriums die Erklärung ab, daß dasselbe, in voller Würdigung der vom Komitee geltend gemachten Gründe sich bestimmt gefunden habe, den Zuschlag zur Manipulationsgebühr bei folgenden Artikeln zu ermäßigen, und zwar: für Getreidebezüge der österreichischen Mühlen von 4 Heller auf 3 Heller, für Kohle, Düngemittel, Rübe und Rübenschnitze von 2 Heller auf 1 Heller. Das Eisenbahnministerium müsse jedoch für eine wenigstens teilweise Deckung des sich aus diesen Nachlässen ergebenden Ausfalles vorsorgen, und zu diesem Zwecke insbesondere die vom Komitee selbst als unbedenklich erachtete Erhöhung des Zuschlages zur Manipulationsgebühr bei Eil- und Frachtstückgütern in Erwägung ziehen. Für Brennholz und Steine müsse eine weitere Prüfung der einschlägigen Verhältnisse vorbehalten werden. — Dr. Röll betonte überdies, daß das Eisenbahnministerium bei der Durchführung der ganzen Maßnahme mit größter Rücksichtnahme auf die Interessen der heimischen Produktion vorgehen und insbesondere auch darauf Bedacht nehmen werde, die Produktionsbedingungen der vorzugsweise auf den Export angewiesenen Industrien nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Einer Anregung des Abg. Dr. Licht entsprechend, gab Sektionschef Dr. Röll die weitere Erklärung ab, daß das Eisenbahnministerium gern bereit sei, auch die Herabsetzung des Zuschlages an Manipulationsgebühr für Kraftfuttermittel, sowie eine allfällige weitere Ermäßigung derselben für Getreide in wohlwollende Erwägung zu ziehen.

Nachdem seitens der Komiteemitglieder Grafen Szeptycki, Direktor Luckmann und Neurath noch spezielle Wünsche bezüglich weiterer Artikel der Regierung zur Würdigung empfohlen worden waren, wurde seitens des Referenten Abg. Dr. Licht und des Komitee - Obmannes Handelskammer - Vizepräsidenten Brieß den Funktionären des Eisenbahnministeriums der wärmste Dank für ihre Mühewaltung ausgesprochen und hierbei in erster Linie der außerordentlichen Hingebung gedacht, mit welcher Sektionschef Dr. Röll die Angelegenheit im Plenum und im Komitee vertreten habe.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1904.

I. Teil.

Haupt- und Lokalbahnen.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben den die Haupt- und Lokalbahnen enthaltenden I. Teil der „Österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1904".

Im nachstehenden seien an der Hand der Einleitung des umfangreichen Werkes, welches sich in der Anlage und Einteilung der analogen Vorjahrspublikation anschließt, folgende besonders erwähnenswerte Daten hervorgehoben.

Die Gesamtlänge (Baulänge) der Haupt- und Lokalbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern betrug mit Ende des Jahres 1904 rund 20.612 km, d. i. um 252 km oder 1·24 Prozent mehr als im Jahre 1903.

Wenn zu dieser Länge die im Auslande gelegenen Teilstrecken (27 km) hinzugerechnet, hingegen die ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99 km) abgerechnet werden, so ergibt sich eine Baulänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen von 20.540 km, von welcher 7897 km auf die k. k. Staatsbahnen und 12.643 km auf die Privatbahnen entfallen. Von den Staatsbahnen standen 113 km im fremden Betriebe und von den Privatbahnen 4484 km im Staatsbetriebe, so daß sich mit Ende des Gegenstandsjahres 12.268 km Haupt- und Lokalbahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und 8272 km solcher Bahnen im Privatbetriebe befanden.

Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgeleisigen Strecken betrug 3067 km und erhöhte sich gegenüber dem Jahre 1903 um 84 km. Auf Eisenbahnen mit normaler Spurweite entfielen 94·93 Prozent der Gesamtlänge.

Nach der Betriebskraft unterschieden, wurden auf den Haupt- und Lokalbahnen — zuzüglich der im Fürstentum Liechtenstein gelegenen rund 9 km langen Strecke — 20.540 km mit Dampfkraft und 70 km mit elektrischer Kraft betrieben, während auf einer 11 km betragenden Strecke der Personenverkehr mit elektrischer Kraft und der Frachtenverkehr mittels Dampfkraft durchgeführt wurde.

Betreffs der baulichen Anlagen der Haupt- und Lokalbahnen wäre hervorzuheben, daß von der Gesamtlänge des Bahnkörpers einschließlich der Bahnhöfe 21·20 Prozent auf horizontale und 78·80 Prozent auf geneigte Strecken entfielen und daß die Länge der geraden Bahnstrecken 61·85 Prozent und der in Krümmungen liegenden Strecken 38·15 Prozent betrug. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 3115 Bahnhöfe, 1853 Haltestellen, 3468 Telegraphenstationen, 1695 Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter, 3366 Aufnahmsgebäude und 12.838 Wächterhäuser vorhanden.

Die Kosten, welche während des Jahres 1904 für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen aufgewendet wurden, betrugen rund K 58,300.000, d. i. pro Kilometer Baulänge K 2841.

Was das Anlagekapital der Haupt- und Lokalbahnen betrifft, so wurden für die Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen mit Ende des Jahres 1904 2421 Millionen Kronen aufgebracht (gegenüber dem Vorjahre + 0·46 Prozent). Dieser Betrag setzt sich aus folgenden Posten zusammen: Baudotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 529 Millionen, Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 475 Millionen, zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 1087 Millionen, kapitalisierte Rente 291 Millionen und sonst beschafftes Kapital 39 Millionen Kronen. Von dem vorbezifferten Anlagekapitale sind 189 Millionen Kronen (+ 5·88 Prozent) amortisiert.

Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen bezifferte sich auf 4456 Millionen Kronen (+ 0·81 Prozent), wovon mit Ende 1904 410 Millionen (+ 4·21 Prozent) amortisiert waren. Dieses Anlagekapital bestand aus Stammaktien per 947 Millionen, Prioritätsaktien per 96 Millionen, Prioritätsobligationen per 3205 Millionen und sonst beschafften Beträgen per 208 Millionen Kronen. Als noch zu emittierendes Anlagekapital verblieben mit Schluß des Jahres 1904 Aktien im Betrage von 7·99 Millionen und Prioritätsaktien im Betrage von 170·72 Millionen Kronen.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel der Haupt- und Lokalbahnen erfuhr im Berichtsjahre eine nicht unwesentliche Vermehrung, indem sich der Stand der Lokomotiven um 1·25 Prozent, der Personenwagen um 2·13 Prozent und der Lastwagen um 0·91 Prozent erhöhte. Insgesamt waren 5959 Lokomotiven (hierunter 2991 bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe), 69 Motorwagen (6), 12.696 (6430) Personenwagen und 129.074 (51.813) Lastwagen vorhanden.

Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen am Schlusse des Jahres 1904 984·04 Millionen (hierunter Staatsbetrieb 463·63 Millionen) Kronen, daher sich gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um 2·35 Prozent (Staatsbetrieb 2·84 Prozent, Privatbetrieb 1·92 Prozent) ergibt.

Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im Berichtsjahre im ganzen 51·82 Millionen Kronen (gegen 1903 + 0·81 Prozent) verausgabt.

Von speziellem Interesse sind die den Eisenbahnverkehr betreffenden Daten.

Im Gegenstandsjahre wurden auf den Haupt- und Lokalbahnen 182·52 Millionen Personen (hiervon 91·51 Millionen auf den Bahnen im Staatsbetriebe) befördert.

Die geförderten Personenkilometer betrugen 5603 Millionen, so daß der Kilometer Betriebslänge durchschnittlich von 273.506 Personen (Staatsbetrieb 231.067, Privatbetrieb 337.360) befahren wurde. Gegenüber dem Jahre 1903 wurden um 3·43 Prozent (Staatsbetrieb 2·75 Prozent, Privatbetrieb 4·12 Prozent) mehr Personen befördert, d. i. pro Kilometer Betriebslänge 1·68 Prozent (Staatsbetrieb 0·15 Prozent, Privatbetrieb 3·68 Prozent).

Von der Gesamtzahl der beförderten Personen entfielen auf die I. Klasse 0·76 Prozent, auf die II. Klasse

8·67 Prozent, auf die III. Klasse 88·82 Prozent, auf die IV. Klasse (nur bei den Süddalmatinischen Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Belzec bestehend) 0·12 Prozent und auf Militärpersonen 1·63 Prozent.

Den Güterverkehr betreffend, wurden im Jahre 1904 auf den in Rede stehenden Bahnen 125·02 Millionen Tonnen (hiervon Staatsbetrieb 45·31 Millionen) befördert und 11.674 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt; jeder Betriebskilometer wurde durchschnittlich von 566.562 Tonnen (Staatsbetrieb 416.216, Privatbetrieb 179.953 Tonnen) befahren.

Gegenüber dem Jahre 1903 ergibt sich hinsichtlich der beförderten Gütermenge eine Zunahme von 2·91 Prozent (Staatsbetrieb 5·47 Prozent, Privatbetrieb 1·50 Prozent), somit pro Kilometer Betriebslänge eine Zunahme von 1·13 Prozent (Staatsbetrieb 2·80 Prozent, Privatbetrieb 0·97 Prozent). Desgleichen ist die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer — absolut genommen — um 2·15 Prozent (Staatsbetrieb 2·42 Prozent, Privatbetrieb 1·94 Prozent) und pro Kilometer Betriebslänge um 0·38 Prozent (Staatsbetrieb — 0·18 Prozent, Privatbetrieb + 1·41 Prozent) gestiegen.

Die gesamten während des Gegenstandsjahres erzielten Betriebseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen beliefen sich auf rund 691 Millionen Kronen (= K 33.543 pro Kilometer Betriebslänge), wovon 298 Millionen (= K 23.887 pro Kilometer) auf den Staatsbetrieb und 393 Millionen Kronen (= K 47.503 pro Kilometer) auf den Privatbetrieb entfielen.

Die Betriebsausgaben betrugen im ganzen 471 Millionen (Staatsbetrieb 227, Privatbetrieb 244 Millionen) Kronen. Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die Betriebseinnahmen eine Steigerung von 4·33 Prozent (Staatsbetrieb 6·58 Prozent, Privatbetrieb 2·69 Prozent) und die Betriebsausgaben eine solche von 4·46 Prozent (Staatsbetrieb 5·81 Prozent, Privatbetrieb 3·22 Prozent).

Der mit 220 (Staatsbetrieb 71, Privatbetrieb 149) Millionen Kronen bezifferte Betriebs-Nettoertrag der Haupt- und Lokalbahnen ergibt pro Kilometer Betriebslänge einen Nettoertrag von K 10.699 (Staatsbetrieb K 5792, Privatbetrieb K 18.001) gegen 212 Millionen Kronen (Staatsbetrieb 66, Privatbetrieb 146 Millionen), d. i. pro Kilometer Betriebslänge K 10.456 (Staatsbetrieb K 5454, Privatbetrieb K 17.771) im Jahre 1903. Der Betriebs-Nettoertrag des Jahres 1904 entspricht einer durchschnittlichen Verzinsung des verwendeten Anlagekapitales von 3·25 Prozent (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2·34 Prozent, Privatbahnen 3·85 Prozent) gegen 3·17 Prozent (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2·46 Prozent, Privatbahnen 3·62 Prozent) im Jahre 1903.

Die Gesamtzahl der im Berichtsjahre auf den Haupt- und Lokalbahnen vorgekommenen Unfälle belief sich auf 2291 (+ 82 gegenüber dem Vorjahre).

Bei diesen Unfällen verunglückten 213 Reisende (unverschuldet 97, infolge eigener Schuld 116), von welchen 13 getötet wurden.

Auf je eine Million Reisende entfielen 1·17 Verunglückungen und auf je eine Million Personenkilometer 0·04 verunglückte Reisende.

Die Anzahl der bei den Haupt- und Lokalbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) betrug 101.838; Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitte 107.294 beschäftigt.

Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge wurden im ganzen 261·48 Millionen Kronen verausgabt.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 26 Pensions-, 25 Kranken- und 26 sonstige Humanitätskassen, deren Vermögen sich im ganzen auf 157·52 Millionen Kronen belief.

An Ausgaben bestritten die Pensionskassen 22·90 Millionen Kronen für Pensionen und Provisionen und die Krankenkassen 4·01 Millionen Kronen für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 365. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Dezember wurden an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums nachstehende Interpellationen überreicht, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Löcker und Genossen, betreffend die Erweiterung der Lade- und Entladefrist auf zwölf Stunden und die Nachbeschaffung genügender Fahrbetriebsmittel;
2. der Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend Präterierungen beim Verschubpersonale der Staatsbahn-Direktion Linz und betreffend die Vermehrung des Wächterpersonales in St. Pölten.

In der 366. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Dezember wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Erstreckung der Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893 über die Unterstützung der Handelsmarine, in Beratung gezogen und in zweiter und dritter Lesung angenommen.

In derselben Sitzung richteten die Abgeordneten Resel und Genossen eine Interpellation an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums, betreffend die Unzulänglichkeit des Frachtenbahnhofes der Südbahn in Graz, sowie Unzukömmlichkeiten auf der Strecke Graz—Triest.

Der Budgetausschuß hielt am 13. Dezember unter Vorsitz des Obmannes Dr. Kathrein in Anwesenheit Sr. Exzellenz des Leiters des Handelsministeriums Grafen Auersperg eine Sitzung, in welcher der Gesetzentwurf, betreffend die Verlängerung der Geltungsdauer über die Unterstützung der Handelsmarine, in Beratung gezogen wurde.

Berichterstatter Abg. Ritter v. Vuković begründet die Notwendigkeit der Verlängerung der Geltungsdauer des Gesetzes, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, durch wirtschaftliche und maritime Momente und bittet um unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes. Er beantragt ferner eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, einen Gesetzentwurf über die Unterstützung der Handelsmarine und über die Vereinbarungen mit den subventionierten Schiffahrtsunternehmungen, insbesondere mit dem Österreichischen Lloyd, ehetunlichst, jedenfalls aber anfangs des nächsten Jahres vorzulegen. Zu gleicher Zeit mögen auch die Vereinbarungen, betreffend die Regelung des dalmatinischen Schiffahrtsdienstes, der parlamentarischen Genehmigung unterbreitet werden.

Der Berichterstatter beantragt ferner eine Resolution, in der die Regierung eingeladen wird, dafür zu sorgen, daß die im Triester Freihafen in der letzten Zeit vorgekommenen Verkehrsschwierigkeiten sich nicht mehr wiederholen, und daß die Abfahrt der fahrplanmäßig verkehrenden Schiffe, die mitunter auch die internationale Post führen, unter allen Umständen sichergestellt werde. Ferner bespricht er die Notwendigkeit der Ausrüstung eines Schulschiffes für die Handelsmarine und die Abänderung der bestehenden Norm über die maritime Praxis der Offiziere, sowie der Maschinisten der Handelsmarine.

Der Leiter des Handelsministeriums Graf Auersperg dankt dem Berichterstatter für die Befürwortung der Regierungsvorlage und erklärt sich mit den beantragten Resolutionen vollkommen einverstanden. Was speziell die vom Referenten besprochene Verkehrsstörung in Triest anbelangt, so sei dieselbe

auf ein Zusammentreffen der verschiedensten Ursachen zurückzuführen; vor der Durchführung der Hafenerweiterung sei eine definitive Abhilfe gegen die Wiederkehr solcher Zustände kaum zu erhoffen, indessen sei eine Reihe von provisorischen Verfügungen getroffen worden, so der Bau eines hölzernen Zuckermagazines, Heranziehung von Lagerplätzen außer dem Freigebiete, Verbesserung der Geleiseanlagen, intensivere Heranziehung des Personales und ähnliche Maßregeln, welche erwarten lassen, daß für die nächste Zeit die Abwicklung des Verkehres ungestört vor sich gehen werde.

Den Wunsch wegen baldiger Vorlage des Marine-Subventionsgesetzes und des Lloyd-Vertrages hoffe die Regierung so bald als möglich erfüllen zu können.

Es sprechen noch die Abgeordneten Freiherr v. Schwegel und Maštálka.

Der Gesetzentwurf wird hierauf angenommen; die vom Berichterstatter beantragten Resolutionen werden zum Beschlusse erhoben. Ferner wird beschlossen, die Erledigung dieser Vorlage im dringlichen Wege zu beantragen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte schmalspurige Industriebahn mit Lokomotivbetrieb vom gräflich Resseguierschen Fabrikshofe in Nisko zu den Tongruben. (Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat über das von der gräflich Resseguierschen Gutsverwaltung in Nisko vorgelegte Projekt für eine schmalspurige, ungefähr 3·7 km lange Industriebahn mit Lokomotivbetrieb vom Fabrikshofe in Nisko zu den Tongruben die Durchführung der politischen Begehung auf den 28. Dezember mit dem Zusammentritte der Kommission um 8 Uhr früh am Bahnhofe in Nisko anberaumt.

[E.-M.-Z. 58.507.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Floridsdorf.) Mit 18. Dezember wird in der Station Floridsdorf der Rollfuhrdienst eingeführt. Für die Abstreifung der auf dem Nordbahnhofe in Floridsdorf anlangenden Eil- und Frachtgüter, welche auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglementes vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und auf Grund korrespondierender Bestimmungen anderer Reglements ohne vorhergehende Avisierung durch die Firma Th. Bindtner Nfg., k. u. k. Hofspediteur, den Empfängern zugestellt werden, hat der mit besonderer Kundmachung (vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 143 vom 14. Dezember, Seite 3381) verlautbarte Tarif, sowie die mit derselben Kundmachung publizierten besonderen Bestimmungen Gültigkeit.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Oktober 1905 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlaßt durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmäßigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. österr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien . .	584	15599	1216	17399	39	33	7	79	0·5	100	9	103	1	3	.	.	2	4	4
" Linz . .	253	4307	465	5025	7	28	5	40	0·8	29	2	29	.	.	.	.	.	.	2
" Innsbruck	589	2531	279	3399	19	50	2	71	2·1	78	2	58	.	1	.	5	1	.	.
" Villach .	124	2902	1895	4921	.	77	6	83	1·7	71	.	8	.	14	.	.	1	.	7
" Triest . .	190	1294	496	1980	41	25	7	73	3·7	61	20	8	5	.	.	.	3		3
" Pilsen . .	188	2932	4931	8051	2	91	87	180	2·2	124	16	33	.	3	.	.	1	3	40
" Prag . .	310	3687	5492	9489	28	89	91	208	2·2	113	3	86	.	3	.	.	1	2	39
" Olmütz .	124	1962	4410	6496	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
" Krakau .	93	1705	651	2449	4	9	.	13	0·5	10	.	3	2	.	.	.	1	.	5
" Lemberg	62	2852	372	3286	.	3	.	3	0·1	2	.	.	1	1	.	.	.	.	4
" Stanislau	124	1008	1457	2589	.	1	1	2	0·1	1	.	.	.	1	.	.	.	.	1
K. k. Betriebsleitung Czernowitz . .	124	222	1828	2174	8	6	35	49	2·3	18	1	33	.	1	.	.	5	.	6
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	970	622	1592	.	14	1	15	0·9	16	8	11	.	.	.	.	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	372	1333	1643	3348	3	33	16	52	1·6	44	12	75	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	124	684	1608	2416	4	7	3	14	0·6	7	1	9	.	.	.	.	.	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1083	93	1176	.	2	.	2	0·2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	372	31	403	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	1003	5219	6908	13130	100	59	.	159	1·2	112	2	37	3	4	.	.	1	.	41
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	124	574	83	781	3	6	.	9	1·2	9	.	.	.	.	.	.	.	.	3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Österr. Nordwestbahn	533	7679	868	9080	54	72	3	129	1·4	140	11	88	.	.	.	4	.	.	33
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	744	6130	4013	10887	45	77	23	145	1·3	105	.	73	.	19	.	.	2	.	8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	320	42	362	.	4	.	4	1·1	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1124	7404	1930	10458	73	100	1	174	1·7	134	1	65	14	2	.	.	.	10	38
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	62	2028	279	2369	.	3	.	3	0·1	2	.	1	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	31	434	.	465	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Inländischer Kohlenverkehr über $\frac{\text{Aussig}}{\text{Schima}}$, bezw. Bodenbach.

Tarif vom 1. Jänner 1902.

Frachtsätze für den Verkehr nach der Lokalbahn Schluckenau-Nixdorf-Sebnitz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, gelangen folgende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Nach	Von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn																
	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Triebschitz	Türmitz	Ullersdorf
	Kronen für 10.000 kg																
Stationen der Böhmischen Nordbahn																	
Nieder-Einsiedel	52·4	50·4	48·4	53·0	44·4	58·0	51·0	45·4	52·2	48·4	43·0	50·4	48·0	47·4	52·6	42·0	48·4
Ober-Einsiedel, Wölmsdorf, Nixdorf	56·4	54·4	52·4	57·0	48·4	62·0	55·0	49·4	56·2	52·4	47·0	54·4	52·0	51·4	56·6	46·0	52·4
Hainspach-Wölmsdorf	59·4	57·4	55·4	60·0	51·4	61·6	58·0	52·4	59·2	55·4	50·0	57·4	55·0	54·4	59·6	49·0	55·4
Schönau	61·2	59·4	57·4	61·2	53·4	61·2	60·0	54·4	61·2	57·4	52·0	59·4	57·0	56·4	61·2	51·0	57·4

Nach	Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen																
	Bilin	Bruch	Brüx	Dux-Liptitz	Eisenberg	Komotau	Kosten	Ladowitz	Ober-Georgenthal	Oberleutensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Seidowitz	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Kronen für 10.000 kg																
Stationen der Böhmischen Nordbahn																	
Nieder-Einsiedel	52·0	51·0	52·4	51·0	57·0	58·0	48·0	50·4	52·4	52·4	51·0	54·0	43·0	57·0	48·0	62·0	52·4
Ober-Einsiedel, Wölmsdorf	56·0	55·0	56·4	55·0	61·0	62·0	52·0	54·4	56·4	56·4	55·0	58·0	47·0	61·0	52·0	66·0	56·4
Nixdorf	56·0	55·0	56·4	55·0	61·0	62·0	52·0	54·4	56·4	56·4	55·0	58·0	47·0	61·0	52·0	62·0	56·4
Hainspach-Wölmsdorf	59·0	58·0	59·4	58·0	61·6	61·6	55·0	57·4	59·4	59·4	58·0	61·0	50·0	61·6	55·0	61·6	59·4
Schönau	61·0	60·0	61·2	60·0	61·2	61·2	57·0	59·4	61·2	61·2	60·0	61·2	52·0	61·2	57·0	61·2	61·2

Die in dem obengenannten Tarife und den zugehörigen Nachträgen I und II für die Stationen Hainspach-Wölmsdorf, Nixdorf und Schönau enthaltenen Frachtsätze werden durch vorstehende Frachtsätze ersetzt.

Teplitz, am 14. Dezember 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. (1990)

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Änderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 12 (für Baumwolle, rohe u. s. w.) des Tarifes, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden in den nachstehend angeführten Verkehrsbeziehungen hinsichtlich des Ausnahmetarifes Nr. 12 (für Baumwolle, rohe, u. s. w.) unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze angewendet:

Nach und von	Eigentumsbahn	Bremen (Hauptbahnhof) „ (Freibezirk)	Brake (Oldbg.) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham und Nordenham (Fischereihafen)	Altona Hamburg B. Hamburg-Sternschanze Harburg H., Harburg U.E. △ Lübeck Wilhelmsburg	Stettin + {Grabow a. O. Vulkan-Bredow Züllchow} ♁ Pommerensdorf	Swinemünde	Warnemünde
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Austerlitz	St.E.G.	339	352	326	277	298	313
Böhm.-Skalitz	S.N.D.V.B.	238	251	225	176	197	212
Böhm.-Trübau	St.E.G.	273	286	260	211	232	247
Brünn	K.F.N.B. / St.E.G.	322	335	309	260	281	296
Brüsau-Brünnlitz	St.E.G.	291	304	278	229	250	265
Chotzen	St.E.G.	258	271	245	196	217	232
Hronow	St.E.G.	214	227	201	152	173	188
Königinhof	S.N.D.V.B.	256	269	243	194	215	230
Křenowitz T.B. / Krzenowitz	St.E.G. / K.F.N.B.	336	349	323	274	295	310
Mastig	S.N.D.V.B.	267	280	254	*)	*)	*)
Nachod	St.E.G.	219	232	206	157	178	193
Nixdorf	B.N.B.	193	211	182	130	163	166
Politz	St.E.G.	209	222	196	147	168	183
Schimitz	St.E.G.	322	335	309	260	281	296
Skalitz-Boskowitz	St.E.G.	302	315	289	240	261	276
Tinischt	Ö.N.W.B. / St.E.G.	243	256	230	181	202	217
Wölmsdorf	B.N.B.	193	211	182	130	163	166
Zwittau	St.E.G.	282	295	269	220	241	256
△ Lübeck	= Hamburg B. —	—	—	4	—	—	—
+ {Grabow a. O. / Vulkan-Bredow / Züllchow}	= Stettin +	—	—	—	4	—	—
♁ Pommerensdorf	= Stettin +	—	—	—	1	—	—

*) Die im Nachtrage II zum Verbandstarife, Teil II, Heft 2, enthaltenen Sätze werden nicht geändert.

Für Wölmsdorf kommen folgende Kilometerentfernungen in Frage:

Nach und von	Bremen	Hamburg B.	Stettin	Warnemünde
	Kilometer			
Wölmsdorf	556	517	345	476

Wien, am 5. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1903.

Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen der Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen folgende direkte Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Nach Stationen der Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz	
	Slawkowitz	Boratsch, Bystritz a. P., Doubrawnik, Nedwieditz, Neustadtl (Iglauer Kreis), Prudka, Rossoch, Rozna, Tischnowitz L.B.
	Heller für 1000 kg	
Brüx	1258	1280
Dux	1224	1260
Franz Josef-Stollen	1212	1252
Holtschitz-Seestadtl	1268	1290
Karbitz	1174	1200
Komotau	1274	1296
Maria-Ratschitz	1232	1268
Mariaschein	1184	1214
Paredl	1256	1278
Schallan	1187	1224
Schönfeld	1170	1192
Schwaz-Kuttowitz	1224	1260
Settenz	1206	1244
Teplitz	1198	1236
Triebschitz	1264	1286
Türmitz	1166	1188
Ullersdorf	1212	1252

Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Nach den Stationen der Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz							
	Frauenthal	Pribyslau	Ronow a. d. Saz.	Saar i. Mähren	Sazawa	Slawkowitz	Uttendorf-Hesow	Boratsch, Bystritz a. P., Doubrawnik, Nedwieditz, Neustadtl (Iglauer Kreis), Prudka, Rossoch, Rozna, Tischnowitz L.B.
	Heller für 1000 kg							
Bilin	.	.	.	.	.	1234	.	1268
Bruch Dux-Liptitz Kosten Ober-Georgenthal Oberleutensdorf Ossegg und Ossegg II Ossegg-Riesenberg Seidowitz Teplitz-Waldthor Wiesa-Oberleutensdorf	1144	1194	1204	1294	1254	1344	1174	1380
Brüx	.	.	.	.	.	1258	.	1280
Eisenberg Rosenthal-Graupen	1174	1224	1234	1324	1284	1374	1204	1410
Ladowitz	.	.	.	.	.	1224	.	1260
Trupschitz	.	.	.	.	.	1354	.	1376

In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.

Teplitz, am 13. Dezember 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Einführung ermäßigter Frachtsätze für die Artikel des Ausnahmetarifes 27 A des Tarifheftes 1 (Messingwaren u. s. w.) für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete über See nach außereuropäischen Ländern.

Mit Gültigkeit vom 5. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, tritt für die im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 27 des Heftes 1 unter A genannten Artikel (Messingwaren u. s. w.) im Falle der Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete über See nach außereuropäischen Ländern*) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen eine neue Abteilung „C" des Ausnahmetarifes 27 in Kraft.

Die Frachtsätze dieser Abteilung betragen:

Von	Eigentumsbahn	Nach: Bremen**) (Hauptbahnhof, Freibezirk) C	Hamburg B**), Wilhelmsburg C	Stettin**) C	anderen deutschen Hafenstationen
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig			
Floridsdorf	K.F.N.B.				Die Frachtsätze für andere deutsche Hafenstationen werden auf Grund der gleichen Zuschlags-, bezw. Abzugsbeträge gebildet, wie sie auf Seite 8 des Nachtrages II zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 für den Ausnahmetarif 18 F IV 1 angegeben sind
Floridsdorf-Jedlesee	Ö.N.W.B.				
Korneuburg	Ö.N.W.B.				
Nußdorf	k.k.St.B.				
Stadlau	St.E.G.				
Stockerau	Ö.N.W.B.	417	411	364	
Wien II (K.F.J.B.)	k.k.St.B.				
Wien Nordbahnhof	K.F.N.B.				
Wien Nordwestbahnhof	Ö.N.W.B.				
Wien Staatsbahnhof	St.E.G.				

*) Siehe die Kontrollvorschriften auf Seite 13 bis 14 des Tarifes, Teil II, Heft 1, welche mit der Maßgabe Anwendung finden, daß der Ausfuhrsvermerk zu lauten hat: „Zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern".

**) Siehe die Vorbemerkung auf Seite 9, bezw. 11 des Tarifes, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902.

Wien, am 11. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [1993]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Anhanges zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, ist die in dem vom 1. Jänner 1905 gültigen Anhange zum Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, unter Post-Nr. 20 enthaltene Frachtermäßigung für „Baumwollwaren etc." durch Einbeziehung der Station „Palota-Ujpest" in die Rubrik „Von" zu ergänzen.

Wien, am 14. Dezember 1905. S.B. Z. 14.697-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [1994]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit 1. Jänner 1906 — für Frachterhöhungen mit 15. Februar 1906 — tritt der Nachtrag I zum Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich vom 1. Februar 1905 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Ergänzungen und Änderungen der besonderen Bestimmungen, der Zwischenlagerungsbestimmungen, sowie der Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den beteiligten Bahnen zum Preise von 40 Heller = 35 Pfg. erhältlich.

Wien, am 14. Dezember 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [1995]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal, Verciorova und Verestorony.

Einführung neuer Rückfahrpreise.

Vom 1. Jänner 1907 ab gelangen zwischen Wien Staats- oder Nordbahnhof und Wien Westbahnhof einerseits und Konstantinopel Hafen anderseits nachstehende Rückfahrpreise zur Einführung:

Von	Nach	Über	Schnellzug Rückfahrkarten I. Klasse	Schnellzug Rückfahrkarten II. Klasse
oder umgekehrt			Francs	Francs
Wien Staats- oder Nordbahnhof . .	Konstantinopel Hafen	Budapest—Predeal—Constanza	206·79	136·10
Wien Westbahnhof	Konstantinopel Hafen	Budapest—Predeal—Constanza	217·20	142·40
Wien Staats- oder Nordbahnhof . .	Konstantinopel Hafen	Budapest—Verciorova—Constanza	226·00	148·05
Wien Westbahnhof	Konstantinopel Hafen	Budapest—Verciorova—Constanza	236·50	154·35

Wien, am 13. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [1996]

Güterverkehr Illowo transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Granica—Warschau.

Tarif vom 18. November a. St./1. Dezember n. St. 1901.

1. Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc.
2. Änderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau.
3. Änderung der Nachweisung der Anstoßfrachten für die deutschen Strecken ab Illowo.

Ad 1. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 sind auf Seite 9 des obbezeichneten Tarifes (vgl. auch Seite 5 des vom 19. Mai a. St./1. Juni n. St. 1903 gültigen Nachtrages I) die im Punkte 9 der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc. unter a)—e) vorgesehenen Fälle, in welchen der Ausgleich der Unterschiede zwischen den im direkten Verkehre zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten nicht bei der Weiterbeförderung der Sendungen von der Lagerhaus-, bezw. Reexpeditionsstation, sondern nur im Rückvergütungswege stattfindet, durch Aufnahme des nachfolgenden Punktes f) ergänzt worden:

„f) wenn von der Reexpeditionsstelle bis zur neuen Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, wohl aber von der ursprünglichen Versandstation, und wenn die Sendung von der Reexpeditionsstelle nach der endgültigen Bestimmungsstation ohne Abfertigungsvorschrift aufgegeben wird.“

Demgemäß sind in der 1. Zeile des nach Punkt e) folgenden Absatzes die Worte „In den unter a)—e) angeführten Fällen . . . .“ auf „In den unter a)—f) angeführten Fällen . . . .“ abzuändern.

Ad 2. Die Bezeichnung des auf Seite 7 des obgenannten Tarifes vorkommenden Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau ist auf „Filiale der k. k. priv. Galizischen Aktien-Hypothekenbank in Krakau“ abzuändern.

Ad 3. Die auf Seite 9 des vom 19. Mai a. St./1. Juni n. St. 1903 gültigen Nachtrages I zum obbezeichneten Tarife vorgesehenen Anstoßfrachten für die deutschen Strecken ab Illowo trans. sind wie folgt abzuändern:

Von Illowo transit nach	Für die Beförderung von Getreide etc.	Futtermitteln
	Für 100 kg in Pfennig	
Danzig Lege-Thor	85	54
Danzig Olivaer Thor	85	54
Danzig Weichselbahnhof	87	56
Neufahrwasser (Zollinland und Freibezirk)	88	56
Marienburg	66	43

Die Frachtsätze für Bohnen zur Ausfuhr über See bleiben unverändert.

Ferner ist mit Gültigkeit vom 1. November 1905 die auf derselben Seite des vorerwähnten Nachtrages I unter *) angebrachte Fußnote wie folgt abzuändern: „*) Bohnen genießen nur im Falle der Ausfuhr über See diese ermäßigten Frachtsätze.“

Wien, am 15. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.565/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [1997]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft D (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. April 1895.

Ergänzung des Kilometerzeigers.

Ab 1. Jänner 1906 wird die Schnittafel B wie folgt ergänzt:

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III
		Kilometer					Kilometer		
	II. Stationen der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.					**VI. Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M.**			
22	Freiburg Süd	540	—	—	26	Butzbach	398	913	950
23	Rheinau Hafen	414	—	—	26	Friedberg (Hessen)	385	927	964
	V. Stationen der kgl. Preußischen und großherzogl. Hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz.				26	Klein-Steinheim	354	903	940
					26	Mühlheim a. Main	359	908	945
25	Arheilgen	375	941	978		**VII. Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken.**			
25	Gau-Odernheim**)	439	995	1032					
25	Mörfelden	387	937	974					
25	Nackenheim**)	421	976	1013	26	Dirmingen***)	546	1118	1155
25	Neu-Isenburg	379	928	965	27	Hetzerath*)	586	1104	1141
25	Oberlahnstein	488	1005	1042	27	Kirchberg (Hunsrück)*)	489	1045	1082

*) Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen um je 1 km zu kürzen.
**) „ „ „ „ „ „ „ „ „ 9 „ „ „
***) „ „ „ „ „ „ „ „ „ 6 „ „ „

Wien, am 15. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.470/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [1998]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen.

In der Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von

1. Gütern aller Art,
2. vegetabilischen Ölen aller Art

nachfolgende Frachtsätze berechnet:

Im Verkehre zwischen Alt-Münsterol-Grenze und	Frachtzahlung für mindestens ad 1: 7000 kg	ad 1: 10.000 kg	ad 2: 5000 kg	ad 2: 10.000 kg
	für jeden Frachtbrief und Wagen			
	Frachtsätze in Mark für 100 kg			
Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn.				
Prag (Bubna, Sandtbor, Smichow)	3·51	3·24	3·04	2·39

Die Frachtsätze unter 1 gelten für Sendungen nach und von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach und von den Stationen der Strecke Lyon—la Tour du Pin—Grenoble und den südlich und westlich davon gelegenen Stationen; die Frachtsätze unter 2 für Sendungen von Marseille.

Wien, am 14. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.501/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [1999]

Bestimmungen für die Beförderung von lebenden Fischen und Fischbrut auf österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für die Beförderung von lebenden Fischen und Fischbrut auf Strecken der am Gütertarife, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen beteiligten Verwaltungen die nachstehenden Bestimmungen in Wirksamkeit:

„Lebende Fische, Fischbrut.

1. Sendungen von lebenden Fischen und Fischbrut in Wasser werden sowohl in geeichten, als auch in nicht geeichten Gefäßen zur Beförderung angenommen. Solchen Sendungen sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

2. Bei Aufgabe in geeichten Gefäßen darf der Raumgehalt eines Gefäßes 400 l, bei Aufgabe in nicht geeichten Gefäßen das Bruttogewicht eines Gefäßes 400 kg nicht übersteigen.

3. Gefäße mit mehr als 50 l Rauminhalt, bezw. 50 kg Bruttogewicht müssen mit umlegbaren Handhaben, und zwar Gefäße mit mehr als 250 l Raumgehalt, bezw. 250 kg Bruttogewicht zum Anfassen durch vier Personen versehen sein.

4. Die Gefäße müssen behufs tunlichster Verhütung des Ausspritzens von Wasser einen passenden, gegen unbefugtes Öffnen gesicherten Verschluß besitzen.

5. Sendungen in Gefäßen von 150 l Raumgehalt, bezw. 150 kg Bruttogewicht aufwärts sind durch den Absender aufzuladen, bezw. durch den Empfänger abzuladen. Ferner kann bei dergleichen Sendungen, falls der Absender nicht die Beistellung eines eigenen Wagens beansprucht (siehe Ziffer 8, lit. a), gefordert werden, daß der Absender unterwegs nach Ermessen der Eisenbahn vorzunehmende Umladungen besorge.

Geräte, welche zum Auf-, Ab- und Umladen erforderlich sind, haben auf Verlangen der Eisenbahn Absender und Empfänger selbst beizustellen.

6. Auf Verlangen und Kosten des Absenders wird die Bestimmungs- und Umladestation vom Abgange der Sendung durch die Versandstation mit Privattelegramm verständigt. Eine Haftung für das rechtzeitige Eintreffen der Verständigung wird bahnseits nicht übernommen. Die Weitergabe der Verständigung an den Empfänger oder an eine zur Umladung bestellte Mittelsperson bleibt der unmittelbaren Vereinbarung des Absenders mit der Bestimmungs- oder Umladestation überlassen.

7. Die Beförderung der Sendungen erfolgt in der Regel mit beschleunigten Güterzügen. Zur Beförderung mit Personen- und Schnellzügen bedarf es vorheriger rechtzeitiger Vereinbarung mit der Eisenbahn und der Aufgabe der Sendungen als Eilgut. Eine Verpflichtung zur Beförderung mit Personen- oder Schnellzügen wird jedoch seitens der Eisenbahn nicht übernommen.

8. Sofern die Fracht mindestens für 1500 kg für den Frachtbrief bezahlt wird, gilt folgendes:

a) Der Absender kann die Beistellung eines eigenen Wagens beanspruchen, für dessen Bestellung die Vorschriften des Anhanges II des Tarifes, Teil I, Abteilung A, gelten.

Die Eisenbahn behält sich das Recht vor, in so beladenen Wagen Zuladungen nach eigenem Ermessen vorzunehmen.

b) Der Absender ist an die Einhaltung der Bestimmungen in Ziffer 2, 3 und 4 nicht gebunden.

c) Zu jedem Wagen wird ein Begleiter zugelassen. (Siehe Punkt 10.)

9. Die Frachtberechnung erfolgt:

a) Bei Aufgabe als Eilgut zu den Frachtsätzen der Frachtgutklasse I oder zu denjenigen der ermäßigten Eilgüter, falls diese niedriger sind;

b) bei Aufgabe als Frachtgut zu den Frachtsätzen der Klasse II, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu den Frachtsätzen der Klasse A.

Bei Aufgabe in geeichten Gefäßen wird für jeden angefangenen Liter des durch den Eichstempel nachgewiesenen Raumgehaltes des Gefäßes der Frachtberechnung 1 kg zugrunde gelegt, gleichviel ob das Gefäß vollständig gefüllt ist oder nicht.

Bei den in nicht geeichten Gefäßen zur Aufgabe gebrachten Sendungen wird das Bruttogewicht zum Zwecke der Frachtberechnung durch Abwage ermittelt.

Wird die Beförderung über Verlangen des Absenders und mit Zustimmung der Eisenbahn mit Schnellzügen bewirkt, so gelangt die bei Aufgabe als Eilgut entfallende Fracht mit einem Zuschlage von 50 Prozent zur Erhebung.

10. In dem unter Ziffer 8, lit. c), bezeichneten Falle hat der Begleiter bei der Tourfahrt die in der Abteilung B des Tarifes, Teil I, unter Abschnitt B—II, lit. a), Ziffer 2, festgesetzte Fahrgebühr zu entrichten.

11. Lebende Fische in Wasser, in kleinen, leicht unterzubringenden, leicht zu handhabenden, mit einer Versicherung gegen das Ausspritzen von Wasser versehenen Gefäßen können von Reisenden III. Klasse auch in die Personenwagen mitgenommen werden.

Auch für solche, in die Personenwagen mitgenommenen Gefäße, welche die Reisenden selbst zu beaufsichtigen haben, ist die Gepäcksfracht zu bezahlen.

Je ein Reisender darf nur ein Stück mitnehmen. Der Gepäcksschein ist zugleich mit der Fahrkarte abzugeben."

Die in den Lokalgütertarifen der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen für die Beförderung von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern treten gleichzeitig außer Kraft.

Wien, am 12. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2000]

Österreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Gütertarife, Teil I, vom 10. Oktober n. St./27. September a. St. 1901.

Am 1. Februar n. St./19. Jänner a. St. 1906 tritt der obenbezeichnete Nachtrag, enthaltend Änderungen der reglementarischen Bestimmungen, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1905. S.B. Z. 315-G.V./05.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2001]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Ausgabe eines Nachtrages I und eines neuen „Temporären Anhanges“ zum Lokaltarife der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906, bezw. soweit Frachterhöhungen verursacht werden, vom 1. Februar 1906, tritt zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Lokaltarife, Teil II, der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Eil- und Frachtgütern Nachtrag I in Kraft.

Mit demselben Termine wird ein neuer „Temporärer Anhang“ zu dem vorgenannten Lokaltarife unter Aufhebung des gleichartigen vom 1. September 1902 gültigen Anhanges ausgegeben.

Exemplare der vorangezeigten Tarifdrucksachen können zum Preise von 14 Heller für das Stück bezogen werden.

Wien, am 14. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2002]

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 3.

Mit 1. Jänner 1906 tritt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 3, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach den Stationen der Südbahn, Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, Eisenbahn Wien-Aspang und den Wiener Lokalbahnen in Kraft, wodurch der Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Außer einigen neu einbezogenen Versand- und Empfangsstationen enthält dieser Tarif auch Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn.

Dieser Tarif kann durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 80 Heller für das Stück bezogen werden.

Teplitz, am 13. Dezember 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2003]

Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife, Teil II, und neuer Anhang zum Tarife, Teil II.

Mit 1. Jänner 1906 tritt

a) der Nachtrag III zum Tarife, Teil II, gültig vom 1. Oktober 1902, und

b) der neue Anhang zum Tarife, Teil II, gültig 1. Oktober 1902,

für den Niederösterreichischen Eisenbahnverband in Kraft.

Diese Tarifbehelfe können bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen ad a) zum Preise von 30 Heller, ad b) zum Preise von 20 Heller bezogen werden.

Wien, am 16. Dezember 1905. S.B. Z. 14.027-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2004]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von direkten Frachtsätzen für Gips der Pos. G—8 a 1 und Düngergips der Pos. D—11 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten a) für Gips der Pos. G—8 a 1 und b) Düngergips der Pos. D—11 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden direkten Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von Trencsén-Isztebnik nach	Frachtsätze in Heller pro 100 Kilogramm ad a)	ad b)
Brünn St.E.G.	83	72
Gänserndorf	58	48
Göding	73	61
Jägerndorf	103	92
Lundenburg	78	62
Mähr.-Ostrau	69	61
Mähr.-Schönberg	117	102
Oderberg Ks.Od.	59	56
Olmütz K.F.N.B.	85	70
Prerau	78	64
Proßnitz	88	72
Sternberg	89	74
Teschen Ks.Od.	50	47
Troppau K.F.N.B.	84	73
Ung.-Hradisch Stadt	53	47
Ung.-Hradisch transit	54	48
Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	67	54

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien.

Wien, am 12. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2005]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge I zu den Tarifen, Teil II, Heft 3 und 4, sowie zum Anhange der Tarife, Teil II, Heft 1 und 1a.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906, resp. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1906, gelangen im Westungarisch-Österreichischen Eisenbahnverbande folgende Nachträge zur Einführung:

a) Nachtrag I zu dem vom 1. November 1905 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3;

b) Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1905 gültigen Tarife, Teil II, Heft 4;

c) Nachtrag I zu dem 1. Jänner 1905 gültigen Anhange zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 1 a.

Exemplare dieser Nachträge können bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von ad a) 50 Heller, ad b) 30 Heller, ad c) 50 Heller bezogen werden.

Wien, am 15. Dezember 1905. S.B. Z. 14.962-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2006]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Festsetzung von Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist für den Güterverkehr auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wegen Eintrittes außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse, dann wegen Überfüllung der Station Krakau mit Gütern werden vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde im Sinne des § 63, Abs. (3), des Betriebsreglements und des § 6, Abs. 3, Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr folgende Zuschlagsfristen zu der reglementarischen Lieferfrist sowohl für den internen als auch den internationalen Verkehr festgesetzt, rückwirkend auf alle Sendungen, welche in der Zeit ab 14. Dezember 1905 im Betriebsbereiche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Beförderung angenommen oder von fremden Bahnen zur Weiterbeförderung übernommen worden sind:

a) Für Frachtgutsendungen aller Art, mit Ausnahme von lebenden Tieren und frischem Fleische, sofern die Beförderung ohne Berührung der Station Krakau stattfindet, eine Zuschlagsfrist von 6 Tagen;
b) für derlei Frachtgutsendungen, sofern sie die Station Krakau auf ihrem Wege berühren, eine Zuschlagsfrist von 8 Tagen;
c) für Eilgutsendungen, für lebende Tiere und für frisches Fleisch eine Zuschlagsfrist von 2 Tagen.

Wien, am 18. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2007]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Direkte Abfertigung der Güter im Nachbarverkehre zwischen den Stationen der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz einerseits und den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Holubitz, Krzenowitz und Marchegg via Brünn anderseits.

Bei direkter Abfertigung der Güter im Nachbarverkehre zwischen den Stationen der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz einerseits und den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Holubitz, Krzenowitz und Marchegg anderseits via Brünn gelangen vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, rücksichtlich der Strecken der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz die im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898 auf Seite 440 enthaltenen Schnittsätze zur Anwendung.

Wien, am 14. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2008]

Durchfuhrsabfertigung von leer eingehenden Privatkesselwagen im Begleitscheinverfahren gegen Haftung der Eisenbahn.

Mit Bezug auf die Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 23. September 1903, Z. 1978 ex 1902, betreffend Zollbehandlung von leer eingehenden Privatgüter-, bezw. Spezialgüterwagen (enthalten im Verordnungsblatte für den Dienstbereich des k. k. Finanzministeriums für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder vom 3. Oktober 1903, XLVIII. Stück) übernehmen die unterzeichneten Eisenbahnverwaltungen die Haftung für die Durchfuhrsabfertigung im Begleitscheinverfahren der zur Beladung mit inländischen Exportgütern bestimmten, leer eingehenden ausländischen Privatkesselwagen nur nach vorheriger Vereinbarung mit dem Eigentümer oder Mieter.

Die Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 126 vom 31. Oktober 1903, Seite 2653, Pos. [1065], tritt gleichzeitig außer Kraft.

Wien, im Dezember 1905.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
K. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2009]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil III, Heft 3, vom 1. November 1905.

Am 1. Jänner 1906 gelangt der obenbezeichnete Nachtrag zur Einführung, welcher die Aufnahme des Ersten Pilsner öffentlichen Lagerhauses und Freilagers als Reexpeditionsstelle für Getreide u. s. w. enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 25 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.396/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2010]

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag XI zum Tarife, Teil II, Heft 1.
Nachtrag V zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1.
Nachtrag VII zum Tarife, Teil II, Heft 2.
Neuer Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Mit 1. Jänner 1906 treten in Kraft:

a) der Nachtrag XI zum Tarife, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Oktober 1900
b) der Nachtrag V zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Oktober 1900
c) der Nachtrag VII zum Tarife, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. August 1901
d) der neue Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. August 1901

} des Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverbandes.

Durch den ad b) genannten Nachtrag V wird auch die Gültigkeitsdauer des Anhanges bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, erstreckt.

Diese Tarifbehelfe können bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zu nachstehenden Preisen bezogen werden:

ad a) . . . . K —·50
ad b) . . . . „ —·50
ad c) . . . . „ —·20
ad d) . . . . „ —·10

Wien, am 16. Dezember 1905. S.B. Z. 14.828-C I/05.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2011]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, 2 und 3, zum Tarife, Teil I und Teil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-) Bahnen, sowie zu den gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Neuauflage, gültig vom 1. Juli 1905.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 und, insoweit Erschwernisse eintreten, vom 15. Februar 1906 — falls durch die einschlägigen Kundmachungen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt nicht etwa ein früherer Termin bestimmt ist — gelangen zur Einführung:

zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der Nachtrag IV;
" " " II, " 2, " " III;
" " " II, " 3, " " IV;
zum Tarife, Teil I und Teil II, für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen der Nachtrag I und
zu den gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen der Nachtrag I.

Diese Nachträge enthalten Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar die Nachträge zu den Tarifheften 1, 2 und 3 je zum Preise von 50 Heller, der Nachtrag zum Tarife, Teil I und Teil II für schmalspurige Lokal-(Klein-) Bahnen zum Preise von 10 Heller pro Exemplar, erhältlich.

Wien, am 18. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.807/05.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2012]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Frachtnachlaß für Holztransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906, werden für Holzsendungen, welche auf Grund des Tarifes, Teil IV, Heft 2, des Österreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1900 von Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen nach Stationen der Französischen Ostbahnen abgefertigt werden, die bei Umkartierung in Sziszek unter Berücksichtigung des im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 141 vom 7. Dezember 1905 unter fortlaufender Nr. 2421 verlautbarten Frachtnachlasses (für Sendungen ab Sziszek) erreichbaren Gesamtfrachtsätze im Rückvergütungswege gewährleistet.

Die Rückvergütung erfolgt gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Direktion längstens bis Ende Februar 1907 erliegen müssen.

Wien, am 15. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.680/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2013]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Teil II, Heft 3, und des Nachtrages II zu den Kartierungsfrachtsätzen zwischen Wiener Bahnhöfen.

Mit 1. Jänner 1906 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1906 gelangen die angeführten Nachträge:

a) Nachtrag IV zu dem ab 1. März 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, enthaltend Ergänzung des Titelblattes, Änderung und Ergänzung der abgekürzten Bezeichnungen der Eisenbahnen, Außerkraftsetzung und Einführung neuer Verkehrsbeschränkungen, Änderung und Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen, Ergänzung der besonderen Tarifbestimmungen, Außerkraftsetzung, Ergänzung, Änderung und Berichtigung der Stationstarife, Ergänzung der Schnittarife, Außerkraftsetzung, Ergänzung und Änderung des Kilometerzeigers und Änderung von Stationsnamen;
b) Nachtrag II zu den ab 1. Jänner 1904 gültigen Kartierungsfrachtsätzen, enthaltend Änderungen und Ergänzungen,

zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 11. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII 1905. [2014]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wiederaufnahme des unbeschränkten Güterverkehres nach Triest.

Die Direktion der Südbahn gibt bekannt, daß nach einer soeben eingelangten Meldung die k. k. Lagerhäuser in Triest den Güterverkehr für den Triester Freihafen in vollem Umfange wieder aufgenommen haben.

Es werden daher vom 18. Dezember 1905 an Frachtgüter für Triest Südbahn, Triest k. k. Staatsbahn, Triest Freihafen Bahnmagazin, sowie Triest Freihafen Südbahn und Triest Freihafen k. k. Staatsbahn wieder unbeschränkt zur Beförderung übernommen.

Die Aufnahme von Holzsendungen nach Triest k. k. Staatsbahn bleibt noch sistiert.

Wien, am 17. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2015]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Temporäre Einstellung der Annahme von Frachtgütern im Verkehre nach und über Granica.

Wegen Fortdauer der Ubergangsschwierigkeiten in Granica, Warschau-Wiener Bahn, muß die Annahme von Frachtgütern nach Granica, Warschau-Wiener Bahn, und darüber hinaus noch bis einschließlich 18. Dezember 1905 eingestellt bleiben.

Wien, im Dezember 1905.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2016]

Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. September 1904.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen im Rahmen des obengenannten Tarifes für die frachtgutmäßige Beförderung von Steinen der Pos. S—51 d) nachstehende Frachtsätze zur Einführung, und zwar:

Abteilung a) bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;

Abteilung b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen:

Von	Abteilung	Nach: Lindau, Lochau, Bregenz, Lauterach, Schwarzach, Dornbirn, Hohenems, Götzis, Rankweil, Feldkirch, Nendeln, Schaan-Vaduz, Buchs (Rheintal)	Frastanz	Nenzing	Straßenhaus	Bludenz	Hard-Fussach	Lustenau	St. Margrethen
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller							
Schärding	a)	111	123	127	127	133	123	123	123
	b)	121	133	137	137	143	129	133	133

Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender.

Wien, am 14. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.185/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2017]

Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. Juli 1904 für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Exemplare desselben sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Wien, am 17. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2018]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung ermäßigter Fahrpreise.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangen nachstehende ermäßigte Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen	Einfache Fahrt Personenzug		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
	Heller einschließlich Fahrkartensteuer		
D.-Gabel und Reichenberg Hptbhf.	300	170	90

Teplitz, am 15. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 145 v. 19. XII. 1905. [2019]

Tarif im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang etc. einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Oberösterreich etc. anderseits.

Nachtrag II zum Tarife.

Mit 1. Jänner 1906 tritt der Nachtrag II zu den vom 1. Oktober 1902 gültigen Frachtsätzen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der Station Wr. Neustadt S.B. einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Kärnten und Krain), sowie der Lokalbahn Mauthausen-Grein anderseits in Kraft.

Dieser Nachtrag kann bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Heller bezogen werden.

Wien, am 16. Dezember 1905. S.B. Z. 14.027-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2020]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 4.

Am 1. Jänner 1906 gelangt das Heft 4 zur Einführung, welches Bestimmungen und Frachtsätze für den Elbe-Umschlag in Dresden und Riesa enthält. Abdrücke dieses Heftes können käuflich durch unsere Wirtschafts-Hauptverwaltung in Dresden oder durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Dresden, am 14. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2021]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Temporäre Einstellung der Annahme von Frachtgütern im Verkehre nach und über Krakau.

Wegen Überfüllung des Bahnhofes Krakau und damit zusammenhängender Güterstauungen in den Vorstationen muß ab 18. Dezember 1905 bis auf weiteres die Annahme von Frachtgütern zur Beförderung nach Krakau oder darüber hinaus, mit Ausnahme von Lebendem und frischem Fleisch, eingestellt werden.

Wien, im Dezember 1905.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2022]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der Lagerbeschränkung bei der Frachtgutabgabe in Wien I (K.E.B.).

Die wegen Güteranhäufung in der Station Wien I (K.E.B.) mit Kundmachung vom 11. November 1905 (Nr. 132 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt) verfügte Herabsetzung der lagergeldfreien Frist für Frachtgüter von 4 Tagen auf 2 Tage wird mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 aufgehoben.

Wien, am 15. Dezember 1905. St.-B.-D.-Z. 98.509/05.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2023]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

I. Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1904.

1. Einbeziehung von Stationen.
2. Ergänzung des Vorwortes.
3. Einbeziehung des Artikels „Loheabsud" in die Güterklassifikation.

II. Tarif-Teil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1896.

4. Aufhebung der Frachtsätze für Sendungen von Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy.
5. Änderung und Ergänzung der Bestimmungen über die Reexpedition von Getreide etc.
6. Änderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau.
7. Einbeziehung des Lagerhauses der landwirtschaftlichen Bank in Lemberg in die Reexpeditionstabelle.

III. Artikel-Tarife vom 1. Mai 1901.

8. Änderung der Nomenklatur des Tarifes 14 (Gemüse etc.).
9. Einbeziehung der Station Mori in den Tarif 14 (Gemüse etc.).
10. Anwendung des Tarifes 32 (Terpentinöl).
11. Einbeziehung der Artikel „Magnesitziegel" und „Verblendsteine, glasiert" in den Tarif 6 (Chamottesteine).
12. Änderung, bezw. Ergänzung der Bestimmungen des Tarifes 17 B (Holz).
13. Berechnung der Manipulationsgebühr bei Sendungen des Tarifes 27 (Phosphorite).
14. Berichtigung der Eigentumszugehörigkeit der Station Dombrau im Tarif 20 (Kohle etc.).
15. Änderung der Bestimmungen über die Anwendung der Artikel-Tarife im Rückvergütungswege.

Ad 1. Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, werden nachbenannte Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in den unter I bezeichneten Tarif einbezogen:

a) Auf Seite 111, 123, 135, 147 und 159.

Von	Nach	Frachtgut					
		Ausnahmetarife					
		II			III		
		a	b	c	a	b	c
		Frachtsätze für 100 kg in Heller					
Bruck a. M. Frachtenbahnhof	Brody (Bhf.) trans.	376	322	287	335	296	261
	Granica trans., bezw. Szczakowa trans.	228	200	183	204	183	165
	Nadbrzezie Landungspl. trans. .	334	279	250	302	258	228
	Nowosielitza (Bhf.) trans. . . .	445	379	336	395	349	305
	Podwołoczyska (Bhf.) trans. . .	410	350	311	364	322	282

Ferner ist auf Seite 170 im Kilometerzeiger nachzutragen:

Zwischen	und					
	Brody (Bhf.) trans.	Granica trans.	Nadbrzezie Landungsplatz trans.	Nowosielitza (Bhf.) trans.	Podwołoczyska (Bhf.) trans.	Szczakowa trans.
	Kilometer					
Bruck a. M. Frachtenbahnhof	1024	572	783	1227	1123	570

b) Auf Seite 111, 135, 147 und 159.

Von	Nach	Frachtgut		
		Ausnahmetarife		
		III		
		a	b	c
		Frachtsätze für 100 kg in Heller		
Matrei	Brody (Bhf.) trans.	496	427	363
	Nadbrzezie Landungsplatz trans. . .	463	389	330
	Nowosielitza (Bhf.) trans.	556	480	407
	Podwołoczyska (Bhf.) trans.	525	453	384

Ferner ist auf Seite 170 im Kilometerzeiger nachzutragen:

Zwischen	und			
	Brody (Bhf.) trans.	Nadbrzezie Landungsplatz trans.	Nowosielitza (Bhf.) trans.	Podwołoczyska (Bhf.) trans.
	Kilometer			
Matrei	1584	1343	1787	1683

Ad 2. Mit Gültigkeit vom 5. November 1905 ist auf Seite 4 des unter I bezeichneten Tarifes, in der 8. Zeile von oben, nach den Worten „unter XXXV—a aufgezählten explosiven Gegenstände“ einzuschalten: „sowie Metallpatronen für Schnellfeuergeschütze ohne Geschoßzünder“.

Ad 3. Mit Gültigkeit vom 15. September 1904 ist auf Seite 53 des unter I bezeichneten Tarifes als neue Position L—6 a nachzutragen:

6 a	Loheabsud	Sp. I a	Sp. I b	Sp. III c

Ferner ist auf Seite 85 nach „Lohe zum Gerben“ einzuschalten:

Loheabsud	L—6 a

Ad 4. Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1905 findet der unter II bezeichnete Tarif auf Sendungen von den russischen Grenzstationen Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy keine Anwendung. Demgemäß sind diese Stationen auf Seite 3 des vom 1. Oktober 1897 gültigen Tarifnachtrages III unter „I. Änderung der besonderen Bestimmungen“, Ziffer 1, zu streichen; in der letzten Zeile derselben Ziffer 1 ist nach den Worten „allen übrigen russischen Stationen“ einzuschalten: „(exklusive Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy)“.

Ad 5. Auf Seite 7 des unter II bezeichneten Tarifes ist unter „III. Reexpedition von Getreide etc.“ der 2. und 3. Absatz des Punktes 3 zu streichen und durch nachstehenden neuen Absatz zu ersetzen:

„Nur rücksichtlich derjenigen Lagerhäuser, welche der Bahnanstalt selbst gehören, sowie hinsichtlich derjenigen Stationen, welche im vorliegenden Tarife ausdrücklich als Reexpeditionsstellen angeführt sind, wird es zu-

gelassen, daß die Sendungen in der Reexpeditionsstation unter der Adresse der einlagernden Firma einlangen, bezw. von derselben behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. In ersterem Falle ist neben dem Empfänger, bezw. Absender das Lagerhaus namhaft zu machen, durch dessen Vermittlung die betreffende Reexpedition zu bewirken ist, z. B.: „N. N., Lagerhaus in N.“ In letzterem Falle hat die Adresse des Empfängers zu lauten: „An N. N. zur Reexpedition in N.“, bezw. die Bezeichnung des Absenders bei der Weitersendung: „N. N. (Name des Reexpidienten)“.

Ferner sind mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 auf Seite 8 desselben Tarifes die im Punkte 9 der Reexpeditionsbestimmungen sub a)—d) vorgesehenen Fälle, in welchen der Ausgleich der Unterschiede zwischen den im direkten Verkehre zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten nicht bei der Weiterbeförderung der Sendungen von der Lagerhaus-, bezw. Reexpeditionsstation, sondern nur im Rückvergütungswege stattfindet, durch Aufnahme des nachfolgenden Punktes e) zu ergänzen:

„wenn von der Reexpeditionsstelle bis zur neuen Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, wohl aber von der ursprünglichen Versandstation, und wenn die Sendung von der Reexpeditionsstelle nach der endgültigen Bestimmungsstation ohne Abfertigungsvorschrift aufgegeben wird.“

Demgemäß sind in der 1. Zeile des nach Punkt d) folgenden Absatzes die Worte „In den unter a)—d) angeführten Fällen . . .“ auf „In den unter a)—e) angeführten Fällen . . .“ abzuändern.

Ad 6. Die Bezeichnung des auf Seite 10 des unter II bezeichneten Tarifes, bezw. im Berichtigungsblatte zu dem vom 1. März 1905 gültigen Nachtrage IV zu diesem Tarife vorkommenden Lagerhauses der Firma J. Przeworski in Krakau ist auf „Filiale der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank“ abzuändern.

Ad 7. Mit Gültigkeit vom 1. November 1905 ist auf Seite 10 des unter II bezeichneten Tarifes, bezw. im Berichtigungsblatte zu dem vom 1. März 1905 gültigen Nachtrage IV zu diesem Tarife in der ersten Rubrik der Reexpeditionstabelle (die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist zulässig in nachbenannten Lagerhäusern etc.) bei Lemberg als neue Reexpeditionsstelle „Lagerhaus der landwirtschaftlichen Bank in Lemberg“ nachzutragen.

Ad 8. Mit Gültigkeit vom 1. August 1904 hat die Nomenklatur des Tarifes 14 der unter III bezeichneten Artikeltarife wie folgt zu lauten:

„a) frischem Garten- und Feldgemüse, Pilzen (ausgenommen Trüffeln) und Grünzeug;
b) frischen Südfrüchten, Obst und Beeren;
c) Kartoffeln und
d) Kastanien, edlen (Maronen).“

Dementsprechend ist das auf Seite 21 der vorerwähnten Artikeltarife enthaltene alphabetische Artikelverzeichnis zu ergänzen.

Ad 9. Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906, ist die Station Mori der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft mit nachstehenden Frachtsätzen in den Tarif 14 (Frisches Garten- und Feldgemüse etc.) der unter III bezeichneten Artikeltarife einzubeziehen:

Von	Nach								
	Brody Bhf. transit			Granica transit, bezw. Szczakowa transit			Nadbrzezie-Landungsplatz transit **)		
	Im Verkehre mit russischen Stationen der Gruppe								
	I (a und b)			II (a, b und c)			I (a und b) und II (a, b und c)		
	unter 5000	5000	10.000	unter 5000	5000	10.000	unter 5000	5000	10.000
	Kilogramm								
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Heller								
Mori	1087	778	614	826	578	457	982	692	547

Ad 10. Die auf Seite 78 der unter III bezeichneten Artikel-Tarife im Tarife 32 (Terpentinöl) enthaltenen Frachtsätze von Brody (Bhf.) trans. und Podwoloczyska (Bhf.) trans. nach Triest (S.B.) und Fiume (S.B. und kgl. Ungar. Stb.) finden auf Sendungen von beliebigen russischen Stationen Anwendung.

Ad 11. Auf Seite 28 der unter III bezeichneten Artikel-Tarife sind in die Nomenklatur des Tarifes 6 (Chamottesteine etc.) die Artikel „Magnesitziegel“ und „Verblendsteine, glasiert“ einzubeziehen. Dementsprechend ist die am Fuße dieser Seite vorgesehene, mit †) bezeichnete Fußnote durch Aufnahme der Artikel „Magnesitziegel“ und „Verblendsteine, glasiert“, zu ergänzen.

Ad 12. Mit Gültigkeit vom 10. September 1902 finden die auf Seite 53 der unter III bezeichneten Artikel-Tarife im Tarife 17 B (Holz etc.) vorgesehenen Frachtsätze für die sub I aufgeführten Holzgattungen, mit Ausnahme von weichem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke), Anwendung.

Ferner sind mit Gültigkeit vom 14. Dezember 1904 die Bestimmungen des vorerwähnten Tarifes 17 B (Holz etc.) wie folgt abgeändert, bezw. ergänzt worden:

„1. Bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewichte von 12.000 kg und darüber, deren Konstruktion eine Umladung beim Übergange auf die russische Eisenbahn erheischt, rücksichtlich des Verkehres nach allen russischen Stationen, ferner bei Verwendung von Umsetzwagen rücksichtlich des Verkehres nach allen russischen Stationen, mit Ausnahme von Odessa, hat Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 12.000 kg für den Frachtbrief und Wagen zu erfolgen.

Bei Verwendung von gewöhnlichen Wagen mit einem Ladegewichte unter 12.000 kg hat Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen zu erfolgen.

In allen vorstehend aufgeführten Fällen ist die Aufgabe von Holzsendungen mit höherem Gewichte als 12.300 kg für den Frachtbrief und verwendeten Wagen unzulässig.

2. Bei Verwendung von Umsetzwagen rücksichtlich des Verkehres nach Odessa hat Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 15.000 kg für den Frachtbrief und Wagen zu erfolgen."

Ad 13. Die für den Tarif 27 (Phosphorite) der unter III bezeichneten Artikel-Tarife am Fuße der Seiten 72 und 73 unter *) vorgesehene Anmerkung, betreffend die Manipulationsgebühr für die Verbindungsbahn Wolotschisk-Podwoloczyska, ist mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1902 zu streichen.

Ad 14. Auf Seite 61 der unter III bezeichneten Artikel-Tarife ist die im Tarif 20 (Kohle etc.) unter „2. Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn" aufgeführte Station Dombrau nebst den zugehörigen Frachtsätzen zu streichen und in der Überschrift das Wort „Stationen" auf „Station" zu berichtigen.

Ferner ist unter „1. Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn" die Bezeichnung der Kohlengruben u. s. w. des Ostrauer Revieres wie folgt abzuändern:

„Sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere."

Ad 15. Mit Gültigkeit vom 1. September 1902 ist die auf Seite 15 der unter III bezeichneten Artikel-Tarife unter „C. Kontrollvorschriften etc.", Ziffer 2, vorgesehene Bestimmung über die Liquidierung des Frachtunterschiedes bei Sendungen nach dem tarifarisch besonders begünstigten russischen Verkehrsgebiete, die von den österreichischen Grenzstationen Brody, Nowosielitza oder Podwołoczyska zunächst nur nach Radziwilow, Russ. Nowosselizy oder Wolotschisk weiter aufgegeben werden, dahin abgeändert worden, daß im Alinea 2 der obigen Ziffer an Stelle der Worte: „. . . . des von der endgültigen russischen Bestimmungsstation abgestempelten Original-Frachtbriefes . . .", die Worte: „. . . . des Frachtbrief-Duplikates von der russischen Grenzstation bis zur endgültigen russischen Bestimmungsstation . . ." zu setzen sind.

Wien, am 14. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.499/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2024]

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif-Teil IV, Heft 4, vom 1. Jänner 1902.

Am 1. Jänner 1906 gelangt der obenbezeichnete Nachtrag zur Ausgabe, welcher Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der bisherigen Nachträge enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis 15. Februar 1906 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen, sowie bei dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zum Preise von K 0·12 für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.395/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2025]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer mehrerer Ausnahmetarife.

Die Gültigkeit der im Tarifhefte 1 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 1 (Eilgüter, gewöhnliche), Nr. 2 C (Sammelgüter aller Art), Nr. 14 C a (Chlorkalium zum Düngen), Nr. 14 D (Kalisalze zum Düngen), Nr. 19 (andere Düngemittel), Nr. 31 (Rohbenzin, Petroleumnaphtha u. s. w.), Nr. 57 (Mineralteer und Petroleumteer), Nr. 58 (Petroleumpech), Nr. 59 (Petroleum) und Nr. 64 (Mineralöle, schwere, u. s. w.), sowie der im Tarifhefte 2 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 14 C a (Chlorkalium zum Düngen), Nr. 14 D (Kalisalze zum Düngen) und Nr. 19 (andere Düngemittel) wird bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1907, verlängert.

Wien, am 13. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2026]

Österreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Anhanges zu den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2.

Zu dem ab 1. Oktober 1905 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, und zu dem ab 1. Juli 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 2, des Österreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbandes gelangt mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906, resp. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1906 ein neuer Anhang zur Einführung, welcher direkte und ermäßigte Frachtsätze enthält.

Gleichzeitig wird der gleichmäßige Anhang vom 1. Jänner 1904 nebst Nachtrag I außer Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Anhanges können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau und von den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 60 Heller bezogen werden.

Wien, am 14. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2027]

Friedländer Bezirksbahnen.

Einführung eines Nachtrages I zur Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den Friedländer Bezirksbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf tritt ein Nachtrag I zur Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den Friedländer Bezirksbahnen: Lokalbahnen Raspenau-Weißbach, Friedland-Hermsdorf und Friedland-Heinersdorf in Kraft.

Exemplare sind zum Preise von 10 Heller pro Stück bei der Direktion in Friedland i. B. erhältlich.

Friedland i. B. am 16. Dezember 1905. Z. 3817/05.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2028]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anwendung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof) einerseits und gewissen Stationen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits auch für den Verkehr mit Wien (Nordbahnhof).

Die im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898, sowie die im Anhange zu diesem Lokalgütertarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof) einerseits und den Stationen der Strecken Bilowitz bis Bodenbach, Obrowitz bis Tischnowitz, Okřischko bis inkl. Střelitz, Schimitz bis inkl. Nemotitz, Böhmisch-Trübau bis inkl. Hohenstadt, Chotzen bis Mittelsteine und Starkoč, sowie den Stationen der an diese Strecken anschließenden Lokalbahnen der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits gelangen vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, auch im Verkehre mit Wien (Nordbahnhof) zur Anwendung.

Wien, am 14. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905. [2029]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Südbahn.

11. Dezember. Auf der Lokalbahn Grobelno-Robitsch wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 2. November 1905, betreffend Änderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 2. November 1905 hat der Bundesrat auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung folgende Änderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

1. Bei Nr. XXXV:
   a) In der zweiten Klammer werden die Worte „mit Einschluß von Brom bis zum Gewichte von 100 g" ersetzt durch:
      mit Einschluß von Brom bis zum Gewichte von 500 g.
   b) Am Schlusse wird hinzugefügt:
      So verpackt darf auch jeder in den oben bezeichneten Nummern behandelte Stoff in Mengen bis zu 10 kg für sich allein aufgegeben und auch in bedeckten Wagen befördert werden.

2. Nr. IX, Abs. 4. XI, Abs. 2, XIa, Ziffer 3, XVI, Abs. 2, XIX, Abs. 2, XX, Ziffer 5, XXI, Ziffer 5, XXII, Ziffer 5, XXIII, Abs. 3, und L, Ziffer 3, werden folgendermaßen gefaßt:
   Wegen der Verpackung in Mengen bis zu 10 kg und wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

3. Nr. XV wird wie folgt geändert:
   a) In der Eingangsbestimmung wird hinter „Chlorschwefel" eingefügt:
      und salpetersaures oder schwefelsaures Eisenoxyd, Ferrinitrat oder Ferrisulfat (Eisenbeize).
   b) Ziffer 2 erhält folgende Fassung:
      Wegen der Verpackung und Beförderung von Mengen bis zu 10 kg und wegen der Zusammenpackung solcher Mengen mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV. Größere Mengen dieser Stoffe müssen stets getrennt verladen und dürfen namentlich nicht mit anderen Chemikalien in demselben Wagen befördert werden.

4. Nr. XXVI, Abs. 1, erhält am Schlusse folgenden Zusatz:
   Mengen bis zu 10 kg dürfen auch in Glas- oder Tongefäßen, die in Kisten aus festem, trockenen Holze mit geeigneten Verpackungsstoffen eingebettet sind, befördert werden.

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft

vormals H. D. Schmid.

Wien-Simmering.

Krane (System Stuckenholz) mit Hand- u. elektischem Antrieb.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben und Schiebebühnen.
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke nach patentiertem System, ferner mit Hand- oder elektrischem Antriebe.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Wasserstationen.
Hydraulische Nietmaschinen.
Waggons aller Art.

Brünn-Königsfeld.

Dampfmaschinen mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb und für elektrische Anlagen.
Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.
Direkt wirkende Duplexpumpen, Expresspumpen System „Schleifmühle".
Holzbearbeitungsmaschinen.
Wasserreiniger etc.
Waggons aller Art.

Otto Hailer & Co.

Spedition, Verzollungen und Inkasso
BREGENZ (Österreich), BUCHS, ROMANSHORN (Schweiz), LINDAU (Bayern).
SPEZIAL-VERKEHR über Triest nach dem Orient, Indien, China, Japan, Ostafrika, Süd-Amerika und Australien.
Regelmässige Sammelladungen nach WIEN, HAMBURG etc. etc.
Telegramm-Adresse für sämtliche Niederlassungen: HAILER.
TELEPHONANSCHLÜSSE bestehen bei sämtlichen Niederlassungen.
Hauptagentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österr. Lloyd für die Schweiz, Vorarlberg, das Bodenseegebiet. 808

Spezialverkehr mit Russland.

Internationale Transporte

N. KATZNER

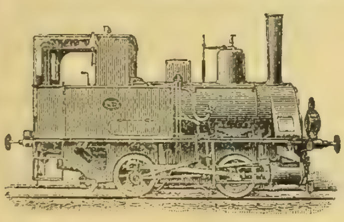
Spedition und Kommission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA **Brody** und RADZIWILOW.
Feste Übernahmesätze inklusive sämtlicher Spesen. 809
Export von **Eierkisten, Holzwolle,** Schleif- und Pflastersteinen.

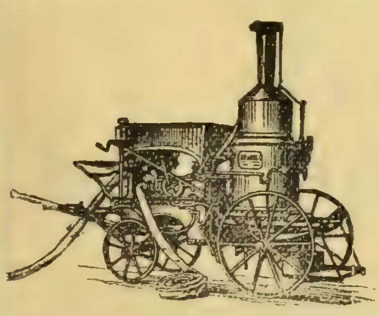
Lokomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Aktien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

802





Lokomotiven

für

Haupt- und Sekundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,

Dampf-Feuerspritzen

für

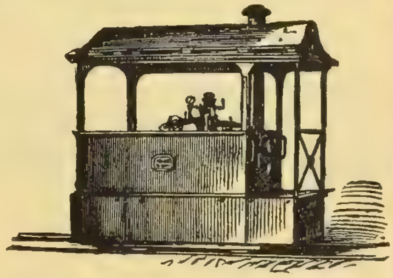
Strassenbahnen und Tramways
von 15—100 Pferdekraft.

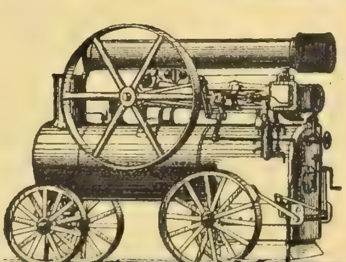
LOKOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräte in diversen Grössen.

Prospekte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Felten & Guilleaume

Zentrale:
Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke
Aktien-Gesellschaft. 806

Fabriken in
Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speziell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. Packschlösser.

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus la Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Konstruktion, in Patent verschlossener Konstruktion.
Spezialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Konstruktion.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armierungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnierter Faser- u. Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, konzentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2815 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Koks	I. sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; II. Mähr. Ostrau—Oderfurt	**Bodenbach trs.** für Sendungen nach: Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt Freiberg Grossenhain Hainsberg Halsbrücke Leipzig Bayer. Bahnhof Leipzig-Stötteritz Leipzig Dresdn. Bahnhof Leipzig-Connewitz Meissen Muldenhütten Radeberg Radebeul **Reitzenhain trs.** für Sendungen nach: Chemnitz Kappel **Weipert trs.** für Sendungen nach: Erla Werdau	Aufgabe als Frachtgut. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg I. II. 1177 1149 1154 1126 1118 1090 1177 1149 1107 1079 1175 1147 1165 1137 1048 1020 1048 1020 1048 1020 1048 1020 1118 1090 1165 1137 1083 1055 1118 1090 1365 1337 1366 1338 1647 1619 1448 1420		Im Kartierungswege		
2816 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Mähr. Ostrau—Oderfurt	Mähr.-Neustadt	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Heller für 1000 kg a) 577 b) 560	557 557	20 3	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2817	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn beteiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Dubnian	Brünn K.F.N.B. Schimitz Adamsthal Blansko Raitz Skalitz-Boskowitz Lettowitz Brüsau-Brünnlitz Greifendorf Zwittau Abtsdorf Böhm.-Trübau Obrowitz Königsfeld Řečkowitz Zinsendorf Gurein Drasov Tischnowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 462 542 660 702 772 822 862 902 998 1022 1042 1082 596 596 612 652 676 724 764		Im Kartierungswege		
2818	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn beteiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Dubnian	Kutti Mária-Sasvár Szenicz Nádas-Szomolány Béláház Bogdány-Selpöcz Nagy-Szombat via Göding-Lundenburg-Landesgrenze bei Broczkó	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 376 446 486 556 576 596 626		Im Kartierungswege		Für die Zuschiebung der Sendungen auf der Schleppbahn vom Rudolfschachte nach der Station Dubnian werden keine besonderen Schleppbahngebühren berechnet
2819	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts	allen Aufgabsstationen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Proßnitz Lokalbahn	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Österreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898		Die um 60 Heller für 1000 kg gekürzten Frachtsätze des Nachtrages IV vom 1. Dezember 1902 zu dem in Rubrik 8 genannten Tarife		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2820 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Karwin	Lend	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch **für** 10.000 kg **pro** Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1904	ad a) 1640 Heller für 1000 kg ad b) 1692 „ „ 1000 kg	ad a) 1580 Heller für 1000 kg ad b) 1632 „ „ 1000 kg	ad a) und b) 60 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
2821 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks	sämtlichen Versandstationen des in Spalte 8 genannten Ausnahmetarifes	Zellerndorf transito (für Sendungen nach Okřischko Ö.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen mit direkte von den Versandstationen nach Okřischko Ö.N.W.B. lautenden Frachtbriefen und Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. In den Frachtbriefen ist die Abfertigung auf Grund des in Spalte 8 genannten Tarifes bis Zellerndorf vorzuschreiben	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901	Verschieden	Verschieden	40 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, die längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2822 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Dubnian	Holics	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Frachtbriefe müssen die bahnämtliche Bestätigung tragen, daß die Sendungen in Holics mittels Straßenfahrzeugen abgeführt wurden	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	**Besteht kein direkter Frachtsatz**	213 Heller für 1000 kg		Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche nicht bereits einen Refaktiestempel tragen dürfen und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
2823 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere und Mähr. Ostrau-Oderfurt	Bischofshofen	Aufgabe als Frachtgut. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1904	1600 Heller für 1000 kg	1580 Heller für 1000 kg	20 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2824 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Steinkohle	Siehe Tabelle	dem Wiener städtischen Zentral-Gaswerke an der Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

von	Heller für 1000 kg	von	Heller für 1000 kg	von	Heller für 1000 kg
Radzionkaugrube	1225	Bahnschacht der Gräfin Lauragrube	1204	Marthaschacht der Karlssegengrube	1151
Karsten-Centrumgrube	1225	Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube	1210	Kons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)	1183
Bobrek	1223	Deutschlandgrube	1204	Kons. Gieschegrube (Richthofenschacht)	1184
Borsigwerk	1226	Cleophasgrube	1194	Emanuelsegen	1168
Ludwigsglück	1215	Kattowitz	1184	Margarethenschacht der Gottmitungsgrube, Trautscholdsegengrube, Heinrichsglückgrube	1160
Ludwigsglückgrube	1217	Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube	1194	Nicolai	1174
Gleiwitz	1205	Georggrube	1181	Bradegrube	1157
Zabrze	1213	Laurahütte	1186	Orzesche	1148
Zabrze Koksanstalt, sämtlichen Schächten der Königin Luisegrube	1207	Chasséeschacht der Fannygrube	1189	Dubenskogrube	1125
Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube	1215	Ficinusschacht	1189	Römergrube	1083
Köhlerschacht der Lythandragrube	1223	Richterschächten der Laurahüttengrube, Knoffschacht II	1189	Emmagrube	1073
Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube	1225	Maxgrube	1194	Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube	1088
Brandenburggrube	1223	Fürstin Paulineschacht	1184	Czernitz, Charlottegrube, Annagrube	1096
Morgenroth	1215	Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht)	1174	Hedwigwunschgrube	1228
Paulusgrube	1217	Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht)	1171	Friedensgrube	1225
Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, kons. Mathildegrube	1223	Myslowitz, Myslowitzgrube	1096	Heinitzgrube	1217
Beuthen O.S.E.	1215	Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube	1144	Oheimgrube	1181
Hohenzollerngrube	1217			Castellengogrube, Preußengrube	1228
Redensblickschacht der Florentinegrube	1219			Boerschächte	1155
				Schachtanlage Bielschowitz	1211
				Koksanstalt Orzegow	1223
				Hillebrandschacht	1202

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2825 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Steinkohle	Siehe Tabelle	den Wiener städtischen Elektrizitätswerken an der Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

von	Heller für 1000 kg
Radzionkaugrube	1250
Karsten-Centrumgrube	1250
Bobrek	1248
Borsigwerk	1251
Ludwigsglück	1240
Ludwigsglückgrube	1242
Gleiwitz	1230
Zabrze	1238
Zabrze-Koksanstalt, sämtlichen Schächten der Königin Luisegrube	1232
Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube	1240
Köhlerschacht der Lythandragrube	1248
Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube	1250
Brandenburggrube	1248
Morgenroth	1240
Paulusgrube	1242
Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, kons. Mathildegrube	1248
Beuthen O.S E.	1240
Hohenzollerngrube	1242
Redensblickschacht der Florentinegrube	1244

von	Heller für 1000 kg
Bahnschacht der Gräfin Lauragrube	1229
Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube	1235
Deutschlandgrube	1229
Cleophasgrube	1219
Kattowitz	1209
Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube	1219
Georggrube	1206
Laurahütte	1211
Chasséeschacht der Fannygrube	1214
Ficinusschacht	1214
Richterschächten d. Laurahüttengrube, Knoffschacht II	1214
Maxgrube	1219
Fürstin Paulineschacht	1209
Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht)	1199
Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht)	1196
Myslowitz, Myslowitzgrube	1121
Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube	1169

von	Heller für 1000 kg
Marthaschacht der Karlsegengrube	1176
Kons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)	1208
Kons. Gieschegrube (Richthofenschacht)	1209
Emanuelsegen	1193
Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Trautscholdsegengrube, Heinrichsglückgrube	1185
Nicolai	1199
Bradegrube	1182
Orzesche	1173
Dubenskogrube	1150
Römergrube	1108
Emmagrube	1098
Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube	1113
Czernitz, Charlottegrube, Annagrube	1121
Hedwigwunschgrube	1253
Friedensgrube	1250
Heinitzgrube	1242
Oheimgrube	1206
Castellengogrube, Preußengrube	1253
Boerschächte	1180
Schachtanlage Bielschowitz	1236
Koksanstalt Orzegow	1248
Hillebrandschacht	1227

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2826	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere; b) Mähr. Ostrau-Oderfurt und Hruschau	Söll-Leukenthal	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die bezüglichen Transporte nach Wörgl müssen dortselbst bezogen und mittels Straßenfuhrwerkes oder Schleppbahn abgeführt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1904	ad a) 1810 Heller für 1000 kg ad b) 1810 Heller für 1000 kg	ad a) 1660 Heller für 1000 kg ad b) 1650 Heller für 1000 kg	ad a) 150 Heller für 1000 kg ad b) 160 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		
					Wörgl (k.k.St.B.) loko				ad a) 1810 Heller für 1000 kg ad b) 1810 Heller für 1000 kg	ad a) 1660 Heller für 1000 kg ad b) 1650 Heller für 1000 kg	ad a) 150 Heller für 1000 kg ad b) 160 Heller für 1000 kg			
2827	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Koks	Trzynietz	Ustron	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898, dann Lokaltarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. September 1905	Besteht kein direkter Frachtsatz	240 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2828	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Koks	Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen von Trzynietz) via Bielitz-Trzebinia	Granica transito	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	463 Heller für 1000 kg	314 Heller für 1000 kg	149 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen	
2829	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Szczakowa	Siehe nebenstehende Tabelle	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. Jänner 1905	Frachtsätze aus dem in Spalte 8 genannten Tarife	Siehe nebenstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Dokumente werden nicht zurückgestellt**	

Nach	Heller für 1000 kg
Alt-Sandec	700
Baranów	680
Barszczowice	1000
Basznia	820
Bednarów	1160
Bełz	950
Biała czortkowska	1370
Biecz	680
Bierzanów	340
Bilcze-Wolica	1050
Bobowa	620
Bóbrka-Chlebowice	1020
Bobrówka	780
Bochnia	420
Bogdanówka-Kamionka	1240
Bogoniowice-Ciężkowice	600
Boguchwała	680
Bogumiłowice	500
Bojan	1420
Bolechów	1060
Bołszowce	1140
Borki wielkie	1210
Borynice	1030
Borysław	1000
Bratkowce	1210
Brody	1110
Brzeznica	370
Bucniów	1210
Buczacz	1320
Bukaczowce	1100
Bursztyn-Demianów	1110
Busowisko	950
Chabówka	580
Chłopczyce	940
Chmielów	700
Chodaczków-wielki	1210
Chodorów	1060
Chodowice	1030
Chorzelów	650
Chryplin	1190
Ciężów	1190
Czarna	570
Czernowitz (Czerniowce)	1380
Czortków	1380
Czudec	700
Dąbie	620
Delatyn	1270
Dębica	580
Denysów-Kupczyńce	1220
Dobra	650
Dobromil	840
Dobrowlany	950
Dobrzechów	710
Dolina	1080
Drohobycz	970
Dublany-Kranzberg	920
Dubowce	1140
Dwory	280
Dżuryn	1350
Friedrichshütte (Sporysz)	420
Frysztak	740
Gaje wyżne	1000
Głęboka	870
Glinna-Nawarya	980
Gorlice	660
Grębów	730
Gródek	900
Grodzisko	740
Gromnik	580
Grybów	630
Hadikfalva	1480
Hadyńkowce	1400
Halicz	1130
Hatna	1510
Hliboka	1430
Hluboczek-wielki	1160
Hnizdyczów-Kochawina	1050
Horyniec	840
Hrebenów	1100
Hucisko	470
Husiatyn	1460
Huta zielona	870
Itzkany	1520
Iwonicz	760
Jablonka-Niżna	1030
Jaremcze	1290
Jaroslau (Jarosław)	740
Jasienica-Zamkowa	970
Jaślany	660
Jasło	710
Jawora	1020
Jedlicze	730
Jeleśnia	440
Jezierna	1140
Jezierzany-Barysz	1300
Jezupol	1160
Jordanów	570
Kalinów-Kaisersdorf	920
Kalinowszczyzna	1370
Kałusz	1130
Kalwarya K.F.N.B., k.k.St.B.	420
Kamionka	680
Kasina wielka	630
Kłaj	390
Komancza	870
Komarno-Buczały	970
Kolomea (Kolomyja)	1270
Kopyczyńce	1420
Korościatyn	1260
Korczów bei Uhnów	920
Korszów	1240
Kozowa	1210
Krasne	1030
Krechowice	1110
Krościenko	890
Krosno	740
Krystynopol	970
Krzywe	1190
Kuczurmare	1420
Lachowice	520
Łańcut	700
Lemberg	950
Lemberg-Podzamcze	970
Lencze	420
Łetownia	790
Łezajsk	760
Limanowa	680
Lipica dolna	1140
Lisko-Łukawica	840
Łojowa	1260
Łowczówek-Pleśna	550
Lubaczów	810
Lubieńce	1050
Lubień wielkie	980
Łużan	1350
Maków	520
Marcinkowice	710
Matyjowce	1290
Maxymówka	1220
Męcina	710
Medyka	820
Mieczyszczów	1160
Mielec	630
Mikołajów-Drohowyże	1030
Mikuliczyn	1300
Milleschoutz	1500
Milówka	470
Moderówka	730
Mokre	860
Monasterzyska	1290
Morszyn	1050
Mosziska	840
Mszana	940
Mszana dolna	620
Muszyna-Krynica	780
Nadbrzezie	710
Nadwórna	1240
Nadyby-Wojutycze	890
Nagrabie	1140
Nepolokoutz	1340
Neu-Sandec	700
Neu-Zagorz	820
Niepołomice	370
Nisko	760
Niżankowice	820
Niżniów	1240
Nowa-grobla	790
Nowemiasto	840
Nowosielce-Gniewosz	790
Nowosielitza	1430
Oleszów	1220
Oleszyce	810
Olszanica	860
Osielec	550
Ostrów bei Sokal	970
Ostrów-Berezowica	1190
Ottynia	1220
Ożydów	1060
Pisarzowa	700
Piwniczna	730
Płuchów	1100
Podłęże	370
Podszumlańce	1160
Podwołoczyska	1260
Podwysokie	1130
Posada-Chyrowska	860
Potok	1100
Potutory	1160
Przeciszów	310
Przemyśl	810
Przeworsk	730
Przybówka	740
Psary	1080
Ptaskowa	660
Puków	1110
Pyszkowce	1340
Radymno	760
Radziszów	390
Rawa ruska	890
Raycza	470
Rogóżno	700
Rohatyn	1110
Ropczyce	600
Rozwadów	740
Ruda	1460
Rudki	950
Rudnik	790
Ryczów	340
Rymanów	760
Rytro	710
Rzeszów	660
Rzeszów-Staroniwa	660
Rzochów	630
Sadagóra	1380
Sądowa-Wisznia	870
Sambor	900
Sanok	810
Sarzyna	780
Sędziszów	620
Sichów	970
Skawce	470
Skawina	370
Skole	1080
Skołyszyn	700
Sławsko	1110
Słoboda-Teofipólka	1210
Słotwina	440
Śniatyn-Załucze	1320
Sokal	980
Sokoliki	1050
Sól	500
Sozań	940
Spytkowice	340
Stanislau (Stanisławów)	1180
Staresioło	1000
Stary-Sambor	940
Starzawa	870
Stawczany	980
Stronie	440
Stróże	630
Stryj	1020
Stryszów	470
Strzyłki-Topolnica	970
Strzyżów am Wisłok	710
Sucha	500
Surochów	760
Swoszowice	340
Synowódzko wyżne	1060
Szczawne-Kulaszne	860
Szczerzec	1000
Tarnobrzeg	700
Tarnopol	1180
Tarnów	520
Tarnowica leśna	1220
Tarnowiec	730
Tartarów	1320
Tłumacz-Pałahicze	1210
Trzciana	630
Trzcinica	700
Tuchla	1100
Tuchów	570
Turka	1260
Turka am Stryj	1020
Tymbark	660
Tyśmieniczany	1210
Tyśmienica	1210
Uhnów	920
Ustrzyki	890
Volksgarten	1380
Waniowice	920
Wasylkowce	1430
Węgierska Górka	440
Werchrata	870
Widynów	1320
Wieliczka	340
Wielkie-drogi	390
Wiśniowa	730
Wola-Łużańska	650
Worochta	1340
Wybranówka	1030
Wygnanka	1400
Zabłotce	1080
Zabłotów	1300
Zadwórze	1020
Zagórz	820
Zagórzany	660
Zarszyn	790
Zaryte	600
Zborów	1110
Zbydniów	730
Zegiestów	740
Zielona	900
Złoczów	1080
Żuczka	1380
Żurawica	790
Żurawno-Nowosielce	1080
Żużel	950
Żydaczów	1060

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2830	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Gaskohlen	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn - Donauuferbahnhof transito (zum Umschlag auf das Schiff, mit der Bestimmung nach bayerischen Stationen)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 500 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Erbringung des Nachweises über die erfolgte Weiterbeförderung der Sendungen ab Wien Nordbahn - Donauuferbahnhof durch die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach den in Spalte 5 bezeichneten Bestimmungsstationen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	Heller für 1000 kg 730	660	70	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, auf welchen seitens der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muß, daß die Sendungen ab Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof nach den in Spalte 5 bezeichneten Bestimmungsstationen weiterbefördert wurden. Diese Frachtdokumente müssen längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	
2831	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	K o k s	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Kladno	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 80.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut mit direkt von der Versand- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Kartierungsfrachtsätze, verlautbart im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 117 ex 1905 sub Pos. 1687 und 1688	Heller für 1000 kg 1305	1100	205	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die samt einer Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Diese Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die Nachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Staatseisenbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Königshof				1353	1148	205			
				Mähr. Ostrau-Oderfurt	Kladno				1299	1100	199			
					Königshof				1347	1148	199			
				Karwin	Kladno				1357	1152	205			
					Königshof				1405	1200	205			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2832 (V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905)	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C		Olmütz transit (für Sendungen nach über Olmütz in der Richtung Wildenschwert hinausgelegenen Stationen, wenn die letzteren auf der kürzesten Route von Olmütz mindestens 240 km entfernt sind)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 5000 mtr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt.	
				Krakau						67				
				Saybusch-Żywiec						57				
				Oświęcim						57				
				Granica transit						61				
				Dzieditz						46				
				Chybi						46				
				Bielitz transit						50				
				Skotschau						50				
				Ustron						62				
		Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Teschen K.F.N.B. und K.O.E.						45				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.						41				
				Friedland K.F.N.B.						39				
				Oderberg K.F.N.B. transit						37				
				Mähr. Ostrau-Oderfurt						37				
				Wall.-Meseritsch						37				
				Krasna						37				
2833 (V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905)	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holz des Spezialtarifes 2		Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 500 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Frachtsätze der Lokalgütertarife	Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
				Krakau						81				
				Saybusch-Żywiec						68				
				Oświęcim						68				
				Ustron						68				
				Oderberg K.F.N.B. transit						46				
				Mähr. Ostrau-Oderfurt						46				
		Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Teschen K.F.N.B. und K.O.E.						58				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.						51				
				Friedland K.F.N.B.						46				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2834	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1. Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Freistadt i. S.	Auflieferung eines Quantums von mindestens 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer. Aufgabe als Frachtgut mit direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Ad 1, 2 und 5. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ad 3 und 4. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ad 1 bis 5. Besorgung des Aufladens, ad 5. auch des Abladens durch Parteiorgane. Sendungen, welche auf Grund direkter, von, bezw. nach Freistadt i. S. geltender, ermäßigter Kartierungsfrachtsätze abgefertigt werden, sind von diesen Begünstigungen ausgeschlossen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Heller für 1000 kg 294	244	50	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Freistadt i. S. auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, bei Sendungen von Freistadt i. S. auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate. Die bezeichneten Dokumente müssen spätestens bis Ende Februar 1907 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	Zur Nachweisung des bedungenen Minimal-Verfrachtungsquantums von 10 000 metr. Tonnen (à 1000 kg) werden alle innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses in Freistadt i. S. nach Petrowitz oder Karwin, bezw. darüber hinaus aufgelieferten und in umgekehrter Richtung beförderten Sendungen der in Spalte 4 angeführten Artikel, wenn auch für dieselben auf Grund dieses Zugeständnisses kein Frachtnachlaß resultiert, zugelassen, sofern die reklamierende Firma in den vorzulegenden Frachtdokumenten bei Sendungen von Freistadt i. S. als Absenderin, bei Sendungen nach Freistadt i. S. als Empfängerin erscheint.
				Mähr. Ostrau-Oderfurt via Petrowits					266	216	50			
				Hruschau via Petrowits					257	207	50			
				Karwin	Freistadt i. S.				Heller für 1000 kg 100	60	40			
			2. Roheisen der Pos. E—7; 3. Eisen und Stahl der Pos. E—6, lit. a, b, e, h und i	Petrowitz oder Karwin	Freistadt i. S.			Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Heller für 100 kg 10	8	2			
				oder umgekehrt										
			3. Eisen und Stahl der Pos. E—6, lit. h,	Freistadt i. S.	Karwin (für Sendungen nach Teschen)				10	6	4			
			4. Eisenabfälle und Stahlabfälle der Pos. E—10	Petrowitz oder Karwin	Freistadt i. S.				10	8	2			
			5. Schlacken und Sinter der Pos. S—19						10	8	2			
			der Güterklassifikation des Tarifteiles I, Abt. B, vom 1. Juli 1905	oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2835 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Lithopone aus Pos. F—5 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Juli 1905	Hruschau	Wien Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 400 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	a) 264 b) 248	185 174	79 74	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Zur Quantumsnachweisung werden alle seitens der die Refaktie reklamierenden Firma als Absenderin von Hruschau über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn innerhalb der Geltungsfrist dieses Zugeständnisses beförderten Lithoponesendungen zugelassen, auch wenn dieselben auf Grund der nebenstehenden Begünstigung nicht bonifikationsfähig sind.
					Brünn K.F.N.B.				a) 178 b) 168	129 122	49 46			
					Olmütz K.F.N.B. transito*)				a) 115 b) 108	85 81	30 27			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlag auf das Schiff)	Umschlag der Sendungen in Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof auf das Schiff			a) 267 b) 251	187 176	80 75		Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate und die die Weiterverfrachtung auf der Donau nachweisenden Schiffsdokumente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	*) Nur gültig für Sendungen, welche nach Stationen über Olmütz hinaus (mit Ausschluß von Olmütz St.B., Olmütz Hodolein und Olmütz St.E.G.) bestimmt sind und mit direkte nach den Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2836	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Eilgüter aller Art	Böhm.-Leipa (A.T.E.), Brüx (A.T.E.), Dux (A.T.E.), Deutsch-Gabel (A.T.E.), Karbitz, Komotau (A.T.E.), Mariaschein, Teplitz, Türmitz. — Bodenbach (B.N.B.), Bensen, Böhm.-Kamnitz, Böhm.-Leipa (B.N.B.), Franzenthal, Georgswalde-Ebersbach, Grund-Georgenthal, Haida, Hainspach-Wölmsdorf, Kreibitz-Teichstatt, Langenau, Niedergrund, Nixdorf, Politz-Sandau, Rumburg, Schluckenau, Schönau, Schönfeld, Schönlinde, Straußnitz-Neustadtl, Warnsdorf, Weißwasser, Zwickau i. B. — Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzensbad, Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.), Komotau (B.E.B.), Weipert. — Budweis, Fleissen-Großloh, Freudenthal, Gmünd, Grulich, Heinersdorf in Oberschlesien, Jägerndorf, Klattau, Neugedein, Neuhaus, Ober-Leutensdorf, Pilsen, Rosenthal-Graupen, Strakonitz, Würbenthal. — Adlerkosteletz, Alt-Paka, Arnau, Aussig (Ö.N.W.B.), Böhm.-Skalitz, Častolowitz, Chotebоř, Chrudim (Ö.N.W.B.), Chrast, Deutschbrod (Ö.N.W.B.), Freiheit-Johannisbad (Ö.N.W.B.), Friedland i. B. (S.N.D.V.B.), Geiersberg, Hlinsko, Hohenbruck, Hohenelbe, Iglau (Ö.N.W.B.), Jungbunzlau (Ö.N.W.B.), Königgrätz, Königinhof, Leitmeritz (Ö.N.W.B.), Lieben (Ö.N.W.B.), Liebenau, Mittelwalde, Neu-Paka, Nimburg (Ö.N.W.B.), Pelsdorf, Prag (Ö.N.W.B.), Raspenau (S.N.D.V.B.), Reichenberg (S.N.D.V.B.), Roth-Kosteletz, Schwadowitz-Eipel, Sedletz-Kuttenberg, Skutsch (Ö.N.W.B.), Slatinan, Starkenbach-Martinitz, Tannwald-Schumburg, Tetschen (Ö.N.W.B.), Trautenau, Wiese. — Aussig (St.E.G.), Böhm.-Trübau, Bodenbach (St.E.G.), Braunau, Bubna (St.E.G.), Halbstadt, Heřmann-Městec, Hermsdorf-Öhlberg, Hohenstadt (St.E.G.), Hronov, Kanitz-Eibenschitz, Landskron, Leitomischl, Lettowitz, Lieben (St.E.G.), Lobositz, Nachod, Neustadt a. d. Mettau, Nimburg (St.E.G.), Okřischko (St.E.G.), Opočno, Pardubitz (St.E.G.), Politz, Prag (St.E.G.), Tinischt, Trebitsch, Wessely a. d. March, Wildenschwert, Zwittau. — Proßnitz (K.F.N.B.), Sternberg (K.F.N.B.), Wsetin, Raigern, Otrokowitz, Leipnik	Krakau	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer in nebenangeführten Relationen zusammengenommen.** Verfrachtung der an einem Tage in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Kolli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Anzahl der aufgelieferten Kolli muß stets im Eilfrachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Kollo muß mit einem großen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muß, das auch in den zugehörigen Eilfrachtbrief einzusetzen ist. Der Rauminhalt der einzelnen Kolli darf ein halbes Kubikmeter, das Gewicht 20 kg nicht übersteigen; in denselben dürfen feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Kolli unter 1000 Kubikzentimeter pro Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und hat letzterer, verschlossen (plombiert) und entsprechend bezettelt, als ein Kollo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes verwendet werden. Die auf das Zugeständnis reflektierende Firma hat bei den Sendungen nach Krakau als Empfängerin und bei den Sendungen von Krakau als Absenderin auf den Frachtbriefen zu erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen, bezw. Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Heller 520	Verschieden	Im Kartierungswege		Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäß für den letzteren auch keinen Ersatz. Zum Zwecke der Erlangung der nebenbezifferten Kartierungs-Frachtsätze ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Minimalquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) zu übernehmen und hierfür eine Kaution im Betrage von 10.000 Kronen, d. i. zehntausend Kronen in barem oder in pupillarsicheren Wertpapieren, zum Börsenkurse berechnet, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen, welche zugunsten der Eisenbahnen verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. Der bezügliche Nachweis ist spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu erbringen
				Brünn	Krakau transito									
				Groß-Siegharts	Krakau					568				
				Hüsinetz						615				
				Konitz						604				
				Rochlitz						612				
				Saar in Mähren						642				
				Waidhofen a. d. Thaya						572				
				Zlabings						654				
				Asch B.St.B.				Österr.-Ung.-Bayerischer Eisenbahnverband		616				
				Asch Stadt						628				
				Haslau						592				
				Roßbach						680				
				oder umgekehrt in allen vorangeführten Relationen										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2837	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien Nordbahnhof	Brünn Nordbahnhof loko bezw. vice versa	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 700 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Auflieferung zu den für die Beförderung der bezüglichen Sendungen bestimmten Zügen, wobei die mit demselben Zuge in e i n e r der begünstigten Relationen zu befördernden Kolli mit e i n e m Frachtbriefe an e i n e n Adressaten aufzugeben sind und der Frachtbrief stets direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muß. Die nach, bezw. in Mähr. Ostrau-Oderfurt zur Aufgabe gelangenden Kolli dürfen zu jedem der für die Sendungen nach, bezw. ab dieser Station bestimmten Züge mit zwei Frachtbriefen, und zwar entweder unter einer und derselben oder unter zwei verschiedenen Adressen, aufgeliefert werden, und ist in jedem dieser zwei Frachtbriefe als Bestimmungsstation Mähr. Ostrau-Oderfurt, bezw. Wien Nordbahnhof anzusetzen, wobei in einem derselben unterhalb der Bestimmungsstation der Vermerk „Sendung geht nach Witkowitz", bezw. „Sendung stammt von Witkowitz" anzubringen sein wird. Jedes Kollo muß mit einem großen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien, bezw. betreffs der letzten drei Relationen mit dem Stationsvorstande in Brünn vereinbart und in dem zu den Kolli e i n e r Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muß. Der Rauminhalt der einzelnen Kolli darf einen halben Kubikmeter, das Gewicht 50 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Kolli, jedenfalls aber solche unter 1000 Kubikzentimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere verschlossen und entsprechend bezettelt als e i n Kollo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. In der Bestimmungsstation muß die Abnahme sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden mit Anfang der letzteren erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899, bezw. Lokalgütertarif für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898, Lokalgütertarif der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898 und Tarif (Teil II) für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901	481	356	125	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Zum Zwecke der Sicherstellung der Auflieferung des nebenbezifferten Minimalquantums innerhalb der festgesetzten Frist und der Erfüllung der sonstigen, an das Zugeständnis geknüpften besonderen Bedingungen haben diejenigen Firmen, welche auf das Zugeständnis reflektieren, bei der publizierenden Verwaltung eine Kaution im Betrage von 14.000 (sage vierzehntausend) Kronen in barem oder in pupillarsicheren Wertpapieren, zum Börsenkurse berechnet, zu erlegen, wogegen diesen Firmen die regelmäßige Abfertigung mit dem bis auf weiteres für derlei Eilgüter bestimmten Zügen zugesichert, sowie auch das Recht eingeräumt wird, ihre Sendungen in denjenigen begünstigten Relationen, für welche dies als notwendig anerkannt wird, bis zu einer mit der betreffenden Auflieferungsstation zu vereinbarenden Stunde auch noch nach Schluß der offiziellen Aufnahmszeit aufzuliefern. Die Kaution verfällt zugunsten der Eisenbahnen, wenn die festgesetzten besonderen Bedingungen des Zugeständnisses nicht erfüllt worden sind. Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäß für den letzteren auch keinen Ersatz
				Wien Staatsbahnhof	Brünn Staatsbahnhof loko bezw. vice versa									
				Wien Nordbahnhof	Olmütz				678	502	176			
					Sternberg				725	538	187			
					Proßnitz K.F.N.B.				706	524	182			
					Mähr. Ostrau-Oderfurt				874	648	226			
					Troppau K.F.N.B.				947	702	245			
					Neutitschein K.F.N.B.				763	576	187			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				861	640	221			
					Teschen K.F.N.B.				943	651	292			
					Bielitz				1072	651	421			
					Krakau loko				1328	792	536			
					Bisenz-Pisek				420	312	108			
					Holleschau				583	432	151			
					Prerau				608	450	158			
					Lundenburg				289	214	75			
					Jägerndorf loko				1003	734	269			
					Freudenthal				907	662	245			
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahnhof	Nikolsburg				362	268	94			
					Kremsier				583	432	151			
					M.-Weißkirchen				697	516	181			
				Brünn Nordbahnhof	Bielitz				801	594	207			
					Krakau loko				1034	768	266			
					Jägerndorf loko				671	464	207			
				bezw. vice versa										

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2838	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Lundenburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Abladens der Sendungen durch Parteiorgane und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Rohzuckersendungen müssen von Siebenbrunn-Leopoldsdorf an die Adresse einer Zuckerraffinerie in Lundenburg befördert und muß binnen einem Jahre nach dem Bezuge des Rohzuckers nachgewiesen werden, daß von dieser Raffinerie ein 90 Prozent des Rohzuckers entsprechendes Quantum raffinierten Zuckers nach dem Zollauslande versendet worden ist. Erbringung des Nachweises über die erfolgte Ausfuhr des raffinierten Zuckers nach Maßgabe der Bestimmungen unter Punkt 6 im Ausnahmetarife XVIII des Lokalgütertarifes für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Österreichischer Eisenbahnverband, Anhang zu den Tarifen, Teil II, vom 1. Jänner 1902	67 Heller	57 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe rücksichtlich der Beförderung von Siebenbrunn-Leopoldsdorf nach Lundenburg, sowie die Dokumente, deren Beibringung für den in Spalte 6 bedungenen Nachweis über den Export des raffinierten Zuckers erforderlich ist. Diese Frachtbriefe und Dokumente müssen innerhalb des in Spalte 6 angegebenen Zeitraumes bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	Der Nachlaß wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2839	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 lit. c) und d), ferner Eisen und Stahl der Pos. E—6 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Nußdorf transito, Wien I (K.E.B.) transito, Hütteldorf-Hacking transito und Wien Südbahnhof transito	Wien Nordbahnhof loko	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen sind mit von der Ursprungsstation bis Wien Nordbahnhof lautenden Frachtbriefen aufzuliefern und ab da innerhalb dreier Monate mit neuen Frachtbriefen in Wagen- oder Sammelladungen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nach Rußland weiter zu befördern, welche Weiterbeförderung jedoch nicht in einer und derselben Sendung erfolgen muß. Während dieser Zeit haben die Güter in Wien Nordbahnhof unter Bahnaufsicht zu lagern. Der Empfänger der in Wien Nordbahnhof anlangenden Sendungen hat auf den Frachtdokumenten über die Weiterbeförderung ab Wien Nordbahnhof nach Rußland als Absender zu erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Wiener Überfuhr-Tarif vom 1. Juli 1903	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof loko	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof transito	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe bis Wien Nordbahnhof und von der Station Wien beglaubigte Verzeichnisse über die Weitersendung ab Wien Nordbahnhof nach Rußland, welche Verzeichnisse die Kartierungsdaten ab Wien Nordbahnhof, das Gesamtgewicht jeder Sendung, sowie die Spezifikation der einzelnen Kolli nach Zeichen, Nummer und Gewicht, für welche die Vergütung in Anspruch genommen wird, ferner die Bestätigung darüber enthalten müssen, daß der Empfänger der in Wien anlangenden Sendungen auf den Frachtdokumenten über die Weiterbeförderung ab Wien Nordbahnhof nach Rußland als Absender erschienen ist und die Güter von ihrem Eintreffen in Wien Nordbahnhof bis zur Weiterbeförderung nach Rußland unter Bahnaufsicht standen. Die bezeichneten Dokumente müssen spätestens drei Monate vom Tage der Weiterversendung der Kolli, für welche das Zugeständnis beansprucht wird, zur Einreichung gebracht werden. Dieselben werden nicht zurückgestellt. Die Beglaubigung der vorerwähnten Verzeichnisse ist stets sogleich bei jeder einzelnen Weitersendung einzuholen	Auf dasjenige Gewicht, bezw. denjenigen Teil einer Sendung, rücksichtlich dessen die Weiterbeförderung nach Rußland innerhalb der nebenbezeichneten Frist gar nicht oder nicht in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nachgewiesen wird, findet das nebenstehende Zugeständnis keine Anwendung. Die auf Grund dieses Zugeständnisses entfallende Rückerstattung wird von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2840 (V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905)	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Papier und Pappe (Pappendeckel), insoweit diese Artikel laut der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905 in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief nach Klasse II tarifiert werden, ferner Holzstoff in Pappenform (Holzstoffpappe)	Bielitz loko und transit	Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (ausschließlich der Lokalbahnstrecken	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 700 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exkl. der Lokalbahnstrecken) 0·82 Heller pro 100 kg und 1 km plus 8 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refaktie reklamierende Firma als Absenderin von Bielitz loko und transito über die Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn innerhalb der Geltungsfrist dieses Frachtzugeständnisses beförderten Sendungen von Papier und Pappe zugelassen, **auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigung nicht bonifikationsfähig sind**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2841	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Porphyrpflastermateriale aus Pos. 8—51 a) und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Krzeszowice	Myslowitz	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	Heller 15	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen und nicht zurückgestellt werden	
					Oświęcim					14				
					Granica transito (für Sendungen nach Rußland)				14 Heller	12 Heller	2 Heller			
2842	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter des Spezialtarifes 1	Vlarapaß loko und transito	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Ung.-Hradisch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898, dann Lokaltarif der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 69		Im Kartierungswege		
				Bilnitz-Brumov						66				
				Bohuslawitz a. d. V.						61				
				Hradek-Slawičin						58				
				Boikowitz						49				
				Nezdenitz						46				
				Aujezd-Luhatschowitz						42				
				Ung.-Brod						38				
				Hračowitz						33				
				Popowitz						30				
				Kunowitz						21				
				Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. transito (für Sendungen von Szakolza)	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Rohatetz				Heller 29	Heller 19	Heller 10			
				Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. loko					29	27	2			
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2843	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Gerste zur Verarbeitung in Rollgerstefabriken in Gaya*)	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Gaya St.E.G. loko (via Bisenz-Pisek)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	85 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche bei der Direktion der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft spätestens bis Ende März 1907 erlegt sein müssen	Aus den in Rubrik 10 genannten Frachtsätzen wird kein weiterer Nachlaß gewährt. *) Die betreffenden Rollgerstefabriken in Gaya haben auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, daß die Gerste tatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihren Etablissements bezogen wurde
				Wien Nord- oder Staatsbahnhof				Österreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	86 Heller	84 Heller	2 Heller			
2844	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Roheisen der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Schönbrunn K.F.N.B.	Annathal-Rothau (B.E.B.)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Österreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1902	182 Heller	159 Heller	23 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen und nicht zurückgestellt werden**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2845 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905, ferner für Schälerbsen	Gaya St.E.G. via Bisenz-Pisek	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Österreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	86 Heller	76 Heller	10 Heller	Im Kartierungswege		
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito			Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	77 Heller				
					Wien Lagerhaus (k.k.St.B.) oder Wien Praterquai			Österreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1899	90 Heller	79 Heller	11 Heller			
2846 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruch-, Pflaster- und Schottersteine	Krzeszowice	Krakau	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen und nicht zurückgestellt werden	
					Podgórze-Bonarka				Verschieden	13 Heller	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2847	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Erze, auch aufbereitete u. s. w. (nach der Nomenklatur im Tarif-Teil I. Abteilung B. vom 1. Juli 1905) mit Ausnahme von Schwefelkiesabbränden	Krzeszowice	Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Trzynietz)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	35 Heller	32 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche nebst einer bezüglichen Refaktierechnung längstens bis Ende Februar 1907 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
2848	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker der Pos. Z—15 b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I. Abteilung B. vom 1. Juli 1905	Čellechowitz (via Proßnitz K.F.N.B.—Holubitz)	Austerlitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei den Sendungen nach Austerlitz Besorgung des Aufladens durch den Absender, bei den Sendungen nach den übrigen Empfangsstationen Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 69		Im Kartierungswege		
				Čellechowitz (via Proßnitz K.F.N.B.)	Brünn K.F.N.B.					71				
					Chropin					43				
					Göding					88				
					Hohenau					112				
					Kojetein					41				
					Lundenburg					101				
					Mähr. Ostrau-Oderfurt					97				
					Prerau					49				
					Rohrbach i. M.					81				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2849	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Eilgüter, gewöhnliche und ermäßigte	Wien Nordbahnhof	Biała czortkowska	Auflieferung von mindestens 2500 kg an einem und demselben Tage von Wien Nordbahnhof nach den nebenbezeichneten galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen durch einen Versender, wobei pro Tag eine zweimalige Beförderung mit bestimmten, hierzu festgesetzten Zügen zugesichert wird; von den galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen nach Wien Nordbahnhof, von welchen ein festes Auflieferungsquantum pro Tag nicht bedungen wird, findet täglich nur eine einmalige Beförderung statt. Der Zeitpunkt, bis zu welchem spätestens die von Wien Nordbahnhof zur Beförderung gelangenden Sendungen aufgeliefert werden müssen, ist mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof zu vereinbaren. Aufgabe der in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Kolli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets direkte von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muß. Die Anzahl der aufgelieferten Kolli muß stets im Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Kollo muß mit einem großen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe bei den Sendungen von Wien Nordbahnhof mit dem Stationsvorstande dieser Station und bei den Sendungen von einer der begünstigten Stationen in Galizien und der Bukowina mit der dieser letzten Station vorgesetzten k. k. Staatsbahn-Direktion zu vereinbaren und in dem zu den Kolli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich zu machen ist, wogegen dann jede besondere Signierung der zu einem Frachtbriefe gehörigen Kolli entfallen kann. Der Rauminhalt der einzelnen Kolli darf einen halben Kubikmeter, das Gewicht 20 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kolli unter 1000 Kubikzentimeter Rauminhalt pro Stück müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen (plombiert) und entsprechend bezettelt, als ein Kollo aufgegeben werden. Im Falle der Verpackung der Kolli in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. Der Bezug der Kolli in der Adreßstation muß sogleich nach Ankunft des Zuges und im Falle Anlangens desselben vor Beginn der Amtsstunden mit Anfang der letzteren erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1905	Verschieden	Heller 1013	Verschieden	Im Kartierungswege		Falls infolge mangelhafter Verpackung der Kolli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haftet die Eisenbahn auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leistet demgemäß für den letzteren auch keinen Ersatz
					Brody					844				
					Buczacz					976				
					Chodorów					815				
					Czerepkoutz					1058				
					Czernowitz					1016				
					Czortków					1018				
					Drohobycz					800				
					Hadikfalva					1076				
					Hatna					1100				
					Hliboka					1052				
					Itzkany					1106				
					Jarosłau					800				
					Jasło					800				
					Kałusz					861				
					Kolomea					946				
					Lemberg					800				
					Nepołokoutz					993				
					Neu-Sandec					800				
					Podwołoczyska					942				
					Potutory					882				
					Przemyśl					800				
					Rzeszów					800				
					Sambor					800				
					Śanok					800				
					Sniatyn-Załucze					982				
					Stanisłau					890				
					Stryj					800				
					Tarnopol					890				
					Tarnów					800				
					Wygnanka					1028				
					Złoczów					826				
				bezw. vice versa										

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2850	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Zinkweiß	Mähr. Ostrau-Oderfurt	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlage auf das Schiff)	Aufgabe als **Frachtgut** und **Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen.** Nachweisliche **Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus)**	vom 1. Jänner 1906 bis auf **Widerruf**, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	248 Heller	170 Heller	78 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen seitens einer Schiffsgesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muß, daß die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden. Diese Frachtdokumente müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt**	
2851	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zinkweiß	Mähr. Ostrau-Oderfurt	Wien Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 650 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger; ad a) und b) Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller a) 273 b) —	Heller a) 204 b) —	Heller a) 69 b) —	Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt**	
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.				a) 275 b) 264	a) 212 b) 208	a) 63 b) 56			

V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
2852	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905: 1. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5, lit. c) und d), dann Eisen und Stahl der Pos. E—6	Baschka	Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Friedland bezw. vice versa	Auflieferung eines Quantums von mindestens 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer. Ad 1.: Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1903, bezw. temporärer Anhang vom 1. Jänner 1906	13 13 13	10 6 12	3 7 1	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht mehr zurückgestellt werden, und bei den Sendungen nach Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reklamierende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, vorzulegen nebst einer bezüglichen Refaktierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Ostrau-Friedlander Eisenbahn	In das Auflieferungsquantum von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) werden auch die Sendungen mineralischer Kohle und Koks in ganzen Wagenladungen eingerechnet, welche von der die nebenbezifferten ermäßigten Frachtsätze in Anspruch nehmenden Firma während des Jahres 1906 von Mähr. Ostrau-Oderfurt und Ostrau-Witkowitz nach Friedek-Mistek befördert werden
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek bezw. vice versa				13	5	8			
			2. Eisen und Stahl etc. der Pos. E—7, 8, 9 und 10	Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Friedland Ostrau-Witkowitz	Baschka bezw. vice versa	Ad 2.–8.: Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Ad 2., 3., 5., 6. und 8. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane			13 13 13 25	7 4 8 24	6 9 5 1			
				Friedek-Mistek Mähr. Ostrau-Oderfurt Ostrau-Witkowitz	Lipina-Carlshütte bezw. vice versa				13 23 21	4 21 18	9 2 3			
			3. Eisenerze der Pos. E—19	Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek	Baschka bezw. vice versa				9 6	7 4	2 2			
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte bezw. vice versa				8	4	4			
			4. Schleifsteine aus Pos. S—51 b) und c)	Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte Baschka				13 13	10 10	3 3			
				Mähr. Ostrau-Oderfurt	Lipina-Carlshütte				23	22	1			
			5. Ton, unverpackt oder in Säcken aus Pos. E—17	Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek	Baschka bezw. vice versa				10 6	7 4	3 2			
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte bezw. vice versa				10	4	6			
			6. Dolomit, gebrannt, sowie gemahlen; Magnesit, roh, auch gebrannt, sowie gemahlen; Kalk, gebrannt	Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte bezw. vice versa				Verschieden	4	Verschieden			
			7. Zement	Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte				13	10	3			
			8. Quarz, Ziegel, Schlacken laut Nomenklatur im Ausnahmetarif III des Lokaltarifes der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1903	Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Ostrau-Witkowitz	Baschka bezw. vice versa				Verschieden	7 4 24	Verschieden			
				Friedek-Mistek Ostrau-Witkowitz	Lipina-Carlshütte bezw. vice versa					4 18				
									für 1000 kg					
			9. Kohlen, mineralische, und Koks	Friedek-Mistek	Baschka Lipina-Carlshütte	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen			108 113	80 80	28 33			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2853 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Holz der Pos. H—17 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Juli 1905	Friedland	Friedek-Mistek	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1903	13 Heller	10 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
2854 V.-B Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalksteine, unbearbeitete (Bruchsteine)	Wernsdorf	Baschka	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899, bezw. temporärer Anhang zum Lokaltarife der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1906	16 Heller	15 Heller	1 Heller	Im Kartierungswege		
2855 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Kohlen, mineralische, und Koks						Heller für 1000 kg					
				Mähr. Ostrau-Oderfurt	Friedland	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Jänner 1903	334	328	6	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Ostrau-Friedlander Eisenbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
				Ostrau-Witkowitz	Friedland				310	298	12			
				Mähr. Ostrau-Oderfurt	Friedek-Mistek				254	220	34			
				Ostrau-Witkowitz	Friedek-Mistek				230	200	30			
				Ostrau-Witkowitz	Rattimau	Auflieferung eines Quantums von mindestens 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906		134	120	14			
				Mähr. Ostrau-Oderfurt	Rattimau				158	140	18			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2856	Buschtěhrader Eisenbahn		Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation	Kralup B.E.B., Prag (Bubna) B.E.B., Prag (Smichow) B.E.B., Rusin, Zakolan Station	Station Kaaden-Brunnersdorf B.E.B.	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	85 Heller		Im Kartierungswege		
						Neunzig Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendigten Eisenbahntransportes von Kaaden-Brunnersdorf via Eger B.E.B., Franzensbad B.E.B., Klingenthal B.E.B., Komotau-Aussig, Reitzenhain B.E.B. oder Weipert B.E.B. nach einem ausländischen Platze per Bahn oder Schiff verfrachtet werden				63 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Rohzuckertransport bis Kaaden-Brunnersdorf, ferner die auf dieselbe reklamierende Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe über den Raffinadezuckertransport ab Kaaden-Brunnersdorf, außerdem rücksichtlich des Elbeumschlagverkehres die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Schiffs-Konnossemente, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1908 an die Generaldirektion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtrückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2857 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichen Ton)			1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist innerhalb der festgesetzten Frist durch den Absender und Empfänger zu besorgen. 3. Auf den betreffenden Frachtbriefen hat die Stadtgemeinde Prag als Empfängerin zu erscheinen. 4. Die Ziegel dürfen nur bei den neuen Kanalisationsbauten in Prag Verwendung finden. 5. Einhaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Blisowa	Bubentsch (St.E.G.)				75	49	26			
				Ouřinoves	Bubentsch (St.E.G.)				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	18				
				Zakolan	Bubentsch (St.E.G.)					21				
				Zliw	Bubentsch (St.E.G.)					52				
				Blisowa	Prag (St.E.G.)					48				
				Ouřinoves	Prag (St.E.G.)					18				
				Zakolan	Prag (St.E.G.)					22				
2858 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Zement und Kalk, gebrannt, als Frachtgut			1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die betreffenden Transporte müssen zur Elbe- und Moldauregulierung bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarife, Teil II, Heft 1 und 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen		Heller		Im Kartierungswege		
				Beraun	Bubentsch				Verschieden	34				
				Beraun	Jenschowitz				Verschieden	50				
				Beraun	Lužetz				Verschieden	60				
				Beraun	Unter-Beřkowitz				Verschieden	53				
				Beraun	Wegstädtl-Hněwitz				Verschieden	58				
				Beraun	Weltrus				Verschieden	47				
				Branik-Hodkovička	Jenschowitz				Es bestehen keine direkten Frachtsätze	40				
				Branik-Hodkovička	Lužetz					50				
				Branik-Hodkovička	Unter-Beřkowitz					43				
				Branik-Hodkovička	Wegstädtl-Hněwitz					48				
				Branik-Hodkovička	Weltrus					37				
				Radotin	Jenschowitz					41				
				Radotin	Weltrus					38				
			Zement als Frachtgut	Radotin	Lužetz				Verschieden	51				
			Zement als Frachtgut	Radotin	Unter-Beřkowitz				Verschieden	44				
			Zement als Frachtgut	Radotin	Wegstädtl-Hněwitz				Verschieden	49				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Pfennig	Pfennig	Pfennig			
2859 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Luppen von Schweißeisen oder Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln, Platinen, rohe Blöcke von Flußeisen oder Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billets)	Altkladno (B.E.B.)	Hamburg B	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbands-Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 samt Nachträgen (Spezial-Tarif III)	171	161	10	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907 an die Generaldirektion der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
					Harburg H Harburg U.E.				169	159	10			
									Heller	Heller	Heller			
2860 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Lehmziegel, ungebrannt, ferner Mauerziegel, Verblendziegel, Lochziegel, Pflasterziegel, sowie Pflasterplatten aus gewöhnlichem Ziegelmateriale und Dachziegel, auch gedämpft oder geteert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Tonwaren-Industrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert und nicht glasiert sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine	Mostau-Nebanitz	Eger (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Der Absender hat das Aufladen, der Empfänger das Abladen auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	13	10	3	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907 an die General-Direktion der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermäßigung
					Franzensbad (B.E.B.)				13	10	3			
					Tirschnitz (B.E.B.)				11	10	1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2861	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.844-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Koks	a) sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere b) Hruschau und Mähr. Ostrau-Oderfurt c) Karwin	Donawitz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in der Station Donawitz bezogen und mittels Straßenfuhrwerkes oder über ein mit der Station verbundenes Industriegeleise abgeführt werden	vom 1. Jänner 1906 bis **auf Widerruf**, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil II, **Heft 1, für mineralische** Kohlen etc. im Mährisch-Schlesisch-Österreichischen Kohlenverkehre, gültig vom 1. Juli 1904 und Lokaltarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	**pro Tonne zu 1000 kg** Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 1330 Heller b) 1300 Heller c) 1382 Heller		Im Kartierungswege		Die Frachtnachlässe werden von der Südbahn-Gesellschaft, der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, bezw. der Kaschau-Oderberger Eisenbahn getragen
				den unter a), b) und c) bezeichneten Koksanstalten und Stationen		Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 70.000 metr. Tonnen (zu 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Vorstehende Kartierungs-Frachtsätze	ad a) 1330 Heller ad b) 1300 Heller ad c) 1382 Heller	ad a) und b) 1170 Heller ad c) 1222 Heller	ad a) und c) 160 Heller ad b) 130 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion (Kontrolle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen sind und nicht wieder zurückgestellt werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
									Franken für 1000 kg								
2862	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.504/05		Porzellan in Rahmen, Verschlägen, Kisten, Harassen, Körben oder Tonnen, sowie Isolatoren aus Porzellan, verpackt	Merkelsgrün	Genf (Genève) transit für Sendungen nach Bellegarde	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Ausnahmetarif des Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischen Transitverkehres vom 1. Dezember 1894	62·60	49·20	62·40	48·40	0·20	0·80	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
					Verrières transit für Sendungen nach Irun				47·60	35·85	47·40	35·05	0·20	0·80			
					Genf (Genève) transit für Sendungen nach Port-Bou				52·65	39·85	52·45	39·05	0·20	0·80			
					Genf (Genève) transit für Sendungen nach Grenoble				59·30	43·80	59·10	43·00	0·20	0·80			
									Mark		Mark		Mark				
2863	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.469/05	beteiligten Verwaltungen	Traß und rohe Tuffsteine	Kruft	Gablonz-Brandl	a) Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. b) Die Sendungen müssen zum Bau der Talsperre in Friedrichswald bestimmt sein und mittels Straßenfuhrwerkes von Gablonz-Brandl zur Abfuhr gelangen. c) Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 9, des Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif Nr. 88) vom 1. April 1904	I. Traß 1·61	II. Tuffsteine 1·50	1·48		0·13	0·02	Im Kartierungswege		
				Plaidt					I. Traß 1·60	II. Tuffsteine 1·49	1·47		0·13	0·02			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2864 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Böhmischen Commercialbahnen	Güter des Spezialtarifes 3	Peček Schönweid (Chemische Fabrik)		Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 2, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Detenic				59	55	4			
					Domausnic				66	62	4			
					Dymokur				44	40	4			
					Königstadtl B.C.B.				44	40	4			
					Kopidlno				54	50	4			
					Křinec				44	40	4			
					Libaň-Psinic				56	52	4			
					Ronow-Woskořinek				33	29	4			
					Rožďalovic				53	49	4			
					Unterbautzen				66	62	4			
2865 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Österr. Nordwestbahn	Holz des Spezialtarifes 2	Skalitz-Boskowitz St.E.G.	Mittelwalde Ö.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Teil II, Heft 2, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	86 Heller	77 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		
2866 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.819/05		Dolomitschlamm, unbearbeitet, wenn unverpackt	Anzenau	Wien S.B. (Matzleinsdorf)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif und Wiener Überfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	102 Heller	88 Heller	14 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2867	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 8242/04	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art, deren Auf-, bezw. Abladung nicht tarifmäßig durch die Partei auf eigene Kosten zu besorgen ist	der Station Wien-Lagerhaus und vica versa	1. a) den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen westlich von Penzing und Nußdorf; b) den Stationen der in- und ausländischen Anschlußbahnen der k. k. österr. Staatsbahnen, transito der Linien der letzteren; 2. den Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (exkl. der sub 3 angeführten); 3. den Gemeinschaftsstationen Aussig, Bodenbach, Kolin, Nimburg, Pardubitz, Prag und Znaim; 4. den Stationen der Südbahn-Gesellschaft	Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen das Lagerhaus der Stadt Wien als Absender, bezw. Empfänger erscheint und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen ad 1. a) müssen im Lokalverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen, jene ad 1. b) im direkten Verkehre mit in- und ausländischen Anschlußbahnen der k. k. österr. Staatsbahnen abgefertigt werden. Bei den Sendungen ad 2. und 3. müssen die im Verkehre mit Wien-Lagerhaus zur Anwendung gelangenden Tarife durch Anstoß der Gebühren für die k. k. Donauuferbahn an die ungekürzten Frachtsätze für den Lokoverkehr ab dem in Betracht kommenden Wiener Bahnhofe gebildet sein; ad 4. endlich hat die Abfertigung der Sendungen zu den Frachtsätzen des Lokaltarifes der Südbahn-Gesellschaft unter der Voraussetzung zu erfolgen, daß bei denselben das Auf- oder Abladen in der Station Wien-Matzleinsdorf erspart bleibt	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokal- und direkte Tarife	Verschieden		ad 1. a) Die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Lokalfrachtsätzen eingerechneten Manipulationsgebühren der k. k. österr. Staatsbahnen; b) 2 Heller pro 100 kg; ad 2. die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren der Österr. Nordwestbahn; ad 3. die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren; ad 4. 2 Heller pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Die Durchführung erfolgt allmonatlich bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien gegen vom Lagerhause der Stadt Wien zu verfassende Konsignationen	

Ausgeschlossen von obigen Begünstigungen sind

Im allgemeinen: Reexpedierte Sendungen bei Rückführung auf die direkten Tarife.

Im speziellen: ad 1. a) und b) Sendungen im Lokalverkehre mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie im direkten Verkehre mit den Anschlußbahnen, insoweit die Frachtsätze für Wien-Lagerhaus mit jenen für Wien II (K.F.J.B.) gleichgestellt sind.

ad 2. und 4. Sendungen in Relationen, in welchen die Tarife für Wien-Lagerhaus mit den für den Lokalverkehr mit dem betreffenden Wiener Bahnhofe bestehenden Frachtsätzen gleichgestellt sind.

ad 4. Sendungen, welche im direkten Verkehre auf einem anderen Bahnhofe in Wien eintreffen oder von dort abrollen, sowie jene Transporte, welche durch Umkartierung auf einem anderen Wiener Bahnhofe weiterbefördert werden.

Da das Zugeständnis nur für in Wien-Lagerhaus auf- oder abgegebene Güter Gültigkeit hat, sind für jene Transporte, welche dortselbst reexpediert werden, diejenigen Beträge, welche für dieselben eventuell bereits liquidiert wurden, vom Lagerhause der Stadt Wien zu restituieren.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2868	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.211/99		a) Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Ölkuchen und Ölkuchenmehl, Ölsaaten b) Säcke, leere, gebrauchte	Wien-Lagerhaus oder Wien-Praterquai	Nußdorf oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, b) in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Wiener Überfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	8 Heller	4 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		Für das Umladen aus dem Schiffe in die Eisenbahnwagen oder umgekehrt wird eine Auf-, bezw. Abladegebühr nicht berechnet. Für die Besorgung der Umladung sind die bezüglichen Vereinbarungen mit den Schiffahrts-Gesellschaften maßgebend
2869	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.199/04	beteiligten Verwaltungen	Getreide der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Wien Staatsbahnhof transit	Guntramsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif und Wiener Überfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 26		Im Kartierungswege		
					Leesdorf-Baden					30				
					Traiskirchen (Wiener Lokalbahnen)					28				
					Wr.-Neudorf					24				
					Vösendorf-Siebenhirten					20				
				Wien Lagerhaus	Guntramsdorf					30				
					Leesdorf-Baden					34				
					Traiskirchen (Wiener Lokalbahnen)					32				
					Wr.-Neudorf					28				
					Vösendorf-Siebenhirten oder umgekehrt					24				
2870	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 5489/05	Wiener Lokalbahnen	Getreide der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation sowie leere Getreidesäcke	Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D.U.B.*) oder Wien-Praterquai	Guntramsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei „leeren Getreidesäcken" Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif und Wiener Überfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 30		Im Kartierungswege		Hierdurch wird die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 44 vom 15. April 1905 unter fortlaufender Nr. 964 erfolgte Publikation außer Kraft gesetzt. *) In diesen Frachtsätzen ist die Wagenüberstellungsgebühr für das Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D.U.B., nicht enthalten
					Leesdorf-Baden					34				
					Traiskirchen (Wiener Lokalbahnen)					32				
					Wr.-Neudorf					28				
					Vösendorf-Siebenhirten oder umgekehrt					24				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 Die Publikation erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6 Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2871 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 9812/05	beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Wien Staatsbahnhof transit oder Wien Nordwestbahnhof transit	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif der K.F.N.B. und Wiener Überfuhrtarif	Es besteht kein direkter Frachtsatz	10 Heller		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr für die Überstellung von der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle bis Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. vice versa, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen
			Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7, ferner Mahlprodukte der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien Staatsbahnhof transit oder Wien Nordwestbahnhof transit					10 Heller				
2872 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 8199/04	beteiligten Verwaltungen	Kokes der Pos. K—29 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Inzersdorf, Station der Wiener Lokalbahnen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	26 Heller*)		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Wiener Lokalbahnen bestimmt, an eine Dienststelle derselben adressiert sein und von dem städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände zur Aufgabe gebracht werden. *) Außer diesen Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen pro Wagen für den Zuschub der Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2873 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 3633/03	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) der Klasse A; b) der Pos. G—7, M—4 und 8, O—7 und 8 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation, ferner gebrauchte Säcke (Tarif-Teil I, Abteilung B, Abschn. C, Punkt V c)	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder umgekehrt	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Bei „gebrauchten Säcken“: Aufgabe in jedem Gewichte. Bei den „übrigen Gütern der angeführten Tarifpositionen“: Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Wiener Überfuhrtarif	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 15, b) 13		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr für die Überstellung von der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle bis Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. vice versa, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen
					Nußdorf					a) 11, b) 7				
					Wien-Lagerhaus oder Wien-Praterkai					a) 8, b) 6				
					Wien-Donaukai-bahnhof					a) 11, b) 8				
					Klein-Schwechat					a) 17, b) 13				
					Oberlaa					a) 21, b) 17				
			Für bei Aufgabe in jedem Gewichte nach Klasse A tarifierende Artikel	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder umgekehrt	Wien-Donaukaibahnhof oder Nußdorf	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte				13 Heller				
			Mahlprodukte der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Hütteldorf-Hacking transit oder Penzing	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				18 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2874	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 25.020/04	beteiligten Verwaltungen	Ziegel, und zwar: a) Lehmziegel, ungebrannt, ferner Mauerziegel, Verblendziegel, Lochziegel, Pflasterziegel, sowie Pflasterplatten aus gewöhnlichem Ziegelmateriale und Dachziegel, auch gedämpft oder geteert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Tonwarenindustrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert und nicht glasiert sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine, b) Schlackenziegel	1. vom Ziegelwerke Union (für die Ziegelwerke Union I, II und IV), 2. " " Vösendorf (für die Ziegelwerke Union III und Wienerberger [Vösendorf]), 3. " " Krottenbach (für die Ziegelwerke Wienerberger [vorm. Schindler & Lob]), 4. von der Station Guntramsdorf	Penzing und Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 1. 12·02 2. 12·80 3. 13·58 4. 19·00		Im Kartierungswege		Nebigen Frachtsätzen wird noch eine Schleppgebühr von 0·6 Heller pro 100 kg, bezw. von 6 Heller pro Tonne hinzugerechnet
					Gersthof, Hernals, Michelbeuern und Ottakring					1. 14·02 2. 14·80 3. 15·58 4. 21·00				
					St. Pölten					1. 28·02 2. 28·80 3. 29·58 4. 35·00				
					Floridsdorf					1. 20·02 2. 20·80 3. 21·58 4. 27·00				
					Stadlau					1. 28·02 2. 28·80 3. 29·58 4. 35·00				
2875	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 25.206/04	beteiligten Verwaltungen	Kreide der Pos. K—40 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Steeg	Floridsdorf (K.F.N.B.) oder Floridsdorf-Jedlesee (Ö.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Verschieden	110 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2876	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 6467/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter aus Pos. S—51, lit. a), der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Mauthausen	Stadlau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Es besteht kein direkter Frachtsatz	60 Heller		Im Kartierungswege		
2877	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 4290/05		Salz der Pos. S—7 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Hallein Ebensee	Bodenbach (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sätze finden Anwendung bei Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Hallein: a) 481 b) 444 Ebensee: a) 445 b) 412	Hallein: a) 434 b) 387 Ebensee: a) 389 b) 340	Hallein: a) 47 b) 57 Ebensee: a) 56 b) 72	Im Kartierungswege		
2878	V.-B. Nr. 145 v. 19. XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 33 757/05		Kohle, mineralische	Siverić Dernis	Salona	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	250 Heller pro Tonne	200 Heller pro Tonne	50 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2879	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 10.737/01	beteiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren (mit Ausnahme von Glasballons und Demijohns [Korbflaschen])	Grammat-Neusiedl St.E.G.	St. Margrethen transit	Aufgabe als Frachtgut. a) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen b) „ „ „ 10.000 „ „ „ „ „	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 368 Centimes ad b) 229 Centimes		Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Direktion der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate (in dem nachstehend unter 2 aufgeführten Falle auch der Frachtbrief-Duplikate über die Weitersendung ab Bregenz etc.), welche bei der genannten Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs (Reintal), Lindau oder St. Margrethen adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpediert werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz **transit**, Buchs (Rheintal) **transit**, Lindau **transit** oder St. Margrethen **transit** zu lauten
					Buchs (Rheintal) transit					ad a) 363 Centimes ad b) 224 Centimes				
					Bregenz transit und Lindau transit					ad a) 363 Centimes ad b) 227 Centimes				
2880	V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft**	Rohitscher Lokalbahn	leer retourgehende Mineralwasserflaschen	Grobelno	Rohitsch-Sauerbrunn	Auflieferung in jedem Quantum	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif (Nachtrag I)	41	36	5	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2881 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.992-C I/05		Eisenbahnschwellen, hölzerne, ausrangierte, d. i. altbrauchbare, beim Schienenverlegen gewonnene	Markt Tüffer	Kirchbichl	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Sendungen müssen an die k. k. Bergverwaltung in Kirchbichl adressiert sein	vom 25. Dezember 1905 bis Ende März 1906	Lokalgütertarif	178 Heller	131 Heller	47 Heller	Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
83 V.-B. Nr. 145 v. 19./XII. 1905	Nr. 94 vom 15. August 1905	1495	K. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-K. 53.737/05		Kohle, mineralische	Dernis Siverić	Salona	Der Gültigkeitstermin wird auf den 1. Mai 1905 bis 31. Dezember 1905 abgeändert	

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
73 V.-B. Nr. 145 v. 19. XII. 1905	Nr. 130 vom 11. November 1905	1906	Buschtěhrader Eisenbahn	nicht besonders benannt	Braunkohle als Frachtgut	Kaaden-Brunnersdorf	Gutwasser	Der Stationsname „Gutwasser" ist auf „Unter-Gutwasser—Baschnitz" zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 146. **Wien, 21. Dezember 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Dezember 1905, Z. 50.919, betreffend die Einführung neuer „Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen".

An Stelle der mit Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. August 1883, Z. 24.932, eingeführten und durch Nachträge teils ergänzten, teils abgeänderten „Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen" (Sekundärbahnen, Vizinalbahnen u. dgl.) gelangen mit 1. Jänner 1906 für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder neue „Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen" zur Ausgabe.

Diese neuen Grundzüge treten mit 1. Mai 1906 in Kraft und haben von diesem Zeitpunkte an als bindende Grundlage für die Abwicklung des Verkehrs- und Transportdienstes auf Lokalbahnen zu gelten.

Die verschiedenen Dienstinstruktionen sind, insoweit sie abweichende Bestimmungen enthalten, mit diesen Grundzügen in Einklang zu bringen und dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Exemplare der neuen „Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen" sind ab 1. Jänner 1906 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei käuflich zu haben.

Für den Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Staně m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Dezember 1905, Z. 59.054, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Zuschrift vom 28. November 1905 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, daß die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehende, am 17. November 1905 eröffnete, 65·799 km lange Lokalbahn Kaposvár-Barcs dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Da die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen dem Verbande des Internationalen Übereinkommens bereits angehören, erscheint eine Änderung der Liste nicht erforderlich, und ist die erwähnte Bahnstrecke mit dem Tage der Betriebseröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 9. Dezember 1905 Kenntnis gegeben.

Verkehr und Einnahmen der im Gebiete der
im Monate **Oktober** 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Oktober		Monats-Ergebnisse									Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober	
			Beförderte		Einnahmen								
					1905				1904		Differenz pro Kilometer in Prozenten		
	1905	1904	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	8.228·2	8.192·4	3,813.200	2,491.200	5,244.800	17,288.800	22,533.600	2.739	21,671.847	2.645	+ 3·6	8.198·9	8.192·4
Südbahn-Gesellsch. (ungar. Linien)	704·1	704·1	223.601	225.098	355.604	1,236.804	1,592.408	2.262	1,569.993	2.230	+ 1·4	704·1	704·1
Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.	119·9	119·9	69.002	104.441	39.281	212.635	251.916	2.101	235.836	1.967	+ 6·8	119·9	119·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	382·7	382·7	170.485	296.147	171.778	1,034.257	1,206.035	3.151	1,181.406	3.089	+ 2·0	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	9.600	49.940	7.240	76.260	83.500	1.235	81.660	1.208	+ 2·2	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen)	68·1	68·1	36.900	16.700	17.000	61.000	78.000	1.145	79.527	1.168	— 2·0	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.570·6	9.534·8	4,322.788	3,183.526	5,835.703	19,909.756	25,745.459	2.690	24,820.269	2.603	+ 3·3	9.541·3	9.534·8
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder Vereinigte E.	390·5	390·5	139.663	116.650	99.300	363.900	463.200	1.186	428.100	1.096	+ 8·2	390·5	390·5
Budapester Lokalbahn	56·6	56·6	397.674	17.252	79.558	26.016	105.574	1.865	90.886	1.606	+ 16·1	56·6	56·6
Budapest-Budafoker elektr. L.B.	8·7	8·7	113.414	. . . .	21.388	. . . .	21.388	2.458	19.639	2 257	+ 8·8	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz	11·5	11·5	245.462	3.290	35.440	1.532	36.972	3.215	33.895	2.947	+ 9·1	11·5	11·5
Holics-Gödinger Lokalbahn	3·4	3·4	1.725	7.917	407	6.490	6.897	2.028	12 519	3.682	— 44·9	3·4	3·4
Marmaroser Salzbahn	58·0	58·0	23.762	17.531	5.150	41.066	46.216	797	47.147	813	— 1·9	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkut	84·6	84·6	5.234	2.650	4.656	9.084	13.740	162	16.093	190	— 14·8	84·6	84·6
Segesvár-Szentágota	50·0	50·0	6.909	1.901	3.947	6.067	10.013	200	10.857	217	— 7·8	50·0	50·0
Számosthalbahn	253·7	253·7	59.073	22.451	55.021	102.958	157.979	623	157.977	623	0	253·7	253 7
Szatmár-Erdöder Lokalbahn	27·7	27·7	20.136	1.641	7.215	3.184	10.399	375	12.523	452	— 17·0	27·7	27·7
Slavonische Draustal-Vizinalbahn	80·3	80·3	6.445	21.300	5.221	28.228	33.449	417	30.219	378	+ 10·4	80·3	80·3
Térrét-Kovásznaer Lokalbahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2 100	368	2.100	368	0	5·7	5·7
Zágráb-Samoborer Lokalbahn	19·7	19·7	14.225	342	6.156	1.195	7.351	373	6.964	353	+ 5·6	19·7	19·7
In Verwaltung der Arader und Csanáder Vereinigten Eisenbahnen.													
Erste Niederungarische Landwirtschaftliche Vizinalbahn	112·3	103·8	48.132	17.616	14.170	18.640	32.810	292	28.730	277	+ 5·4	110·9	96 0
Borossebes-Menyháza	21·1	21·1	2.364	3.209	663	4.275	4.938	234	4.797	227	+ 3·1	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkeveer Lokalbahn	27·3	27·3	22.883	3.762	8.020	10.159	18.170	665	16.018	586	+ 13·5	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakráczer Eisenbahn	123·2	123·2	16.449	17.394	16.508	43.268	59.776	485	56.723	460	+ 5·4	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn	17·3	17·3	11.392	1.605	7.702	4.296	9.998	578	9.958	576	+ 0·3	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	102·6	102·6	19.814	22.571	8.972	34.592	43.564	425	31.891	311	+ 36·6	102·6	102·6
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Árvatalbahn	70·3	70·3	13.830	5.018	8.317	17.160	25.477	362	29.510	420	— 13·8	70·3	70·3
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.403	2.559	5.999	8.741	14.740	328	18.451	411	— 20·1	44·9	44·9
Gölnicztalbahn	33·0	33·0	5.953	14.268	2.756	32.036	34.792	1.054	34.552	1.047	+ 0·7	33·0	33·0
Késmárk—Szepes-Bélá	8·6	8·6	3.369	2.325	728	1.548	2.276	265	2.519	293	— 9·5	8·6	8·6
Löcsetalbahn	12·7	12·7	5.222	1.808	2.536	2.904	5.440	428	6.077	478	— 10·5	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tátra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9·1
Poprádtalbahn	14·0	14·0	7.728	5.966	3.153	9.137	12.290	878	12.790	913	— 3·8	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podolin	11·0	11·0	2.200	993	802	1.094	18.96	172	1.710	155	+ 10·9	11·0	11·0
Szepes-Váraljaer Lokalbahn	9·3	9·3	2.560	5.367	878	4.574	5.452	586	5.029	541	+ 8·3	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn	21·3	21·3	5.518	2.177	1.959	2.493	4.452	209	5.588	262	— 20·4	21 3	21·3
In Verwaltung der Szamostalbahn.													
Zsibó-Nagybánya	78 5	78·5	4.817	3.158	5.602	7.645	13.247	169	10.600	135	+ 23·7	78·5	78·5

kgl. ungar. Krone befindlichen Eisenbahnen
ersten zehn Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1905				1904							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
37,441.350	19.496 200	52,186.287	137,670.153	189,856.440	23.156	49,217.597	134,036.764	183,254.361	22.369	+ 3·5	27.787	26.843	Kgl. Ungar. Staatseisenb.
2,283.933	1,980.951	3,888.626	10,890.139	14,778 765	20.990	3,809.563	10,566.351	14,375.914	20.417	+ 2·8	25.188	24.500	Südbahn-Ges. (ung. Linien)
653.863	447.755	394.257	1,276.846	1,671.103	13.938	351.366	1,303.994	1,655.360	13.806	+ 1·0	16.727	16.567	Raab-Odenburg-Ebenf. E
1,737.697	2,636.085	2,043.853	8,885.450	10,929.303	28.558	1,939.399	9,095.364	10,998.763	28.740	— 0·6	34.270	34.488	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)
86.900	406.970	69.296	634.125	703.421	10.405	65.223	787.062	852.285	12.607	— 17·4	12 486	15.128	Mohács-Fünfkirchner Bahn
320.100	218.700	179.019	614.839	793.858	11.657	170.142	645.415	815.557	11.976	— 2·7	13.988	14.371	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (in Verwaltung der kgl. Ung. Staatseisenbahnen)
42,524.343	25,186.661	58,761.338	159,971.552	218,732.890	22.925	55,553.290	156,398.950	211,952.240	22.229	+ 3·1	27.510	26.675	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbständige Lokalbahnen.
1,273.493	819.376	894.215	2,531.880	3,426.095	8.774	824.030	2,555.640	3,979.670	8.655	+ 1·4	10 529	10 386	Arader u. Csánader Ver. E.
3,850.129	126.526	778.253	180.378	958.631	16 937	716.440	139.156	855.596	15.116	+ 12·1	20.324	18.139	Budapester Lokalbahn
1,110.761	. . . .	214 646	. . . . .	214.646	24.672	192.971	. . . . .	192.971	22.181	+ 11 2	29.606	26.617	Budapest-Budaf. elektr. L.B.
2,179.040	18.491	325.353	8.690	334.043	28.551	301.729	6.447	308.176	26 340	+ 8·4	34.856	32.258	Budapest-Szt. Lörincz
18.500	19.372	5.038	17.162	22.200	6.529	5.319	24 590	29.909	8.797	— 25·8	7.835	10.556	Holics-Gödinger Lokalbahn
229.637	153.442	48.699	355.736	404.435	6.973	44.537	339.456	383.993	6.621	+ 5·3	8 368	7.945	Marmaroser Salzbahn
55.793	26.701	45.178	107.429	152.607	1.804	41.579	133.082	174.661	2.064	— 12·6	2.165	2.477	Nagy-Károly—Somkut
66.722	12.743	40.626	48.276	88.902	1.778	34.828	48.551	83.379	1.668	+ 6·6	2.134	2.002	Segesvár—Szentágota
485.535	211.853	555.846	899.474	1,455.320	5.736	490.959	846.613	1,337.572	5.272	+ 8·8	6.883	6.326	Számostalbahn
151.763	19.116	52 152	41.301	93.453	3.372	48.730	39.068	8.7798	3.169	+ 6·4	4.046	3 803	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
63.987	250.441	53.749	314.196	367.945	4.582	52.306	300.639	352.945	4.395	+ 4·3	5.498	5.274	Slavon. Drautal-Vizinalb.
. . . .	52.600	. . . .	21.000	21.000	3.684	. . . .	21.000	21 000	3.684	0	4.420	4.420	Térrét-Kovásznaer Lokalb.
143.318	6.481	62.229	15.456	77.685	3.943	58.575	13 644	72.219	3.666	+ 7 6	4.732	4.399	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Arader und Csanáder Ver. Eisenb.
392.541	74.800	118 508	73.754	192.262	1.746	90.694	74.929	165.614	1.725	+ 1·2	2.095	2.070	Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Vizinalbahn
29.086	19.336	9.556	27.096	36.652	1.737	8.026	26.217	34.243	1.623	+ 7·0	2.084	1.948	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
181.521	18.784	64.999	50.712	115.711	4.238	60 678	40.996	101.674	3.724	+ 13·8	5.086	4.469	Haraszti-Ráczkeveer L.B.
													In Verwaltung der Südb.
145.119	171.167	157.998	545.541	703.539	5.711	148.953	474.569	623.522	5.061	+ 12·8	6.853	6.073	Barcs-Pakráczer Eisenbahn
131.178	14.508	61.577	39.453	101.030	5.839	58.398	35.837	94.235	5.447	+ 7·1	7.007	6.536	Güns-Steinamanger V.B.
													In Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurther E.
185.449	65.925	89.503	142.322	231.825	2.260	85.115	128.289	213.404	2.080	+ 8·6	2.712	2.496	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
160.597	50.262	107.423	138.396	245.819	3.497	97.089	171.558	268.647	3.821	— 8·5	4.196	4.885	Árvatalbahn
58.168	35.174	96.162	122.156	218.318	4.862	97.633	117.905	215.538	4.800	+ 1·2	5.835	5.761	Eperjes-Bartfeld
56.249	131.388	28 213	275.069	303.282	9.190	21.119	292.255	313.374	9.496	— 3·2	10.028	11.395	Gölnicztalbahn
41.379	24.820	10.621	17.375	27.996	3.255	9.405	19.447	28.852	3.355	— 2·9	3.907	4.026	Késmárk—Szepes-Bélá
60.197	15.672	32.405	25.778	58.183	4.581	29.228	24.260	53.488	4.212	+ 8·7	5.497	5.054	Löcsetalbahn
13.465	855	9.712	1.920	11.632	1.278	9.193	4.767	13.960	1.534	— 16·7	1.534	1.842	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
99.913	54.996	45.706	85.557	131.263	9.309	42.844	85.783	128.627	9.122	+ 2·0	11.171	10.947	Poprádtalbahn
24.936	12.272	9.391	12.204	21.595	1.963	7.192	16.149	23.341	2.122	— 7·4	2.355	2.546	Szepes-Béla—Podolin
29.682	60.425	11.583	45.135	56.718	6 099	11.018	37.856	48.874	5.255	+ 16·0	7.319	6.306	Szepes-Váraljaer Lokalb.
83.130	17.810	35.342	23.136	58.478	2.745	35.950	28.564	64.514	3.029	— 9·3	3.294	3 635	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamostalbahn.
51.736	22.915	57.622	61.578	119.200	1.518	50.991	45.938	96.929	1.235	+ 22·9	1.822	1.482	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Oktober 1905	1904	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1905: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Einnahmen 1904: im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rotenturmpaß	135·0	135·0	46.300	17.400	37.000	31.000	68.000	504	67.249	498	+ 1·2	135·0	135·0
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	56.600	10.900	34.500	33.000	67.500	466	66.950	462	+ 0·9	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	9.000	4.000	4.500	10.500	15.000	253	15.200	256	— 1·2	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	36.300	5.900	31.800	23.000	44 800	413	44.165	407	+ 1·5	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	20 900	9.600	9.000	19.000	28.000	339	27.797	336	+ 0·9	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	16.900	6.500	10.500	11 500	22.000	277	21.666	273	+ 1·5	79·5	79·5
Bihárer Vizinalbahnen	177·7	177·7	38.700	10 600	29.000	37.000	66.000	371	65.484	369	+ 0·5	177·7	177·7
Boldvatalbahn	57·8	57·8	12.300	5.500	8.000	10.500	18.500	320	18.095	313	+ 2·2	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	48.400	21.200	30.000	63.000	93.000	912	91.192	894	+ 2·0	102·0	102·0
Budapest-Gran-Füzitö	98·7	98·7	70.700	60.200	32.500	121.000	153.500	1.555	151.388	1.534	+ 1·4	98·7	98·7
Budapest-Lajosmizse und Kecskemét—Tisza-Ugh	92·5	92·5	30.000	10.000	18.000	25.000	43.000	465	42.791	463	+ 9·5	92·5	92·5
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	5.000	6.400	1.300	12.300	13.600	571	13.471	566	+ 0·9	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·4	39·4	12.700	2.700	6 500	6 000	12.500	317	11.965	304	+ 4·3	39·4	39·4
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·2	136·2	33.000	8.500	18.500	27.000	45.500	334	46.146	339	— 1·5	136·2	136·2
Debreczin—Hajdu-Nánás	56·9	56·9	39.300	6.900	16.500	16.000	32.500	571	31.994	562	+ 1·6	56·9	56·9
Westungar. Lokalbahnen	340·0	340·0	91.300	49.700	47.500	163.000	210.500	619	208.293	612	+ 1·1	340·0	340·0
Erste südwestliche Grenz-Lokalb.	60·3	60·3	11.400	3.100	7.500	11.000	18.500	307	17.626	292	+ 5·1	60·3	60·3
Eszék-Djakovo-Vrpolje	47·7	. . . .	11.500	4.500	8.000	9.400	17.400	365	. . . .	. . .	. . .	8·0	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.700	2.100	5.600	7.900	13.500	260	13.160	254	+ 2·4	51·9	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövö Lokalb.	8·0	8·0	3.000	100	1.100	400	1.500	188	1.292	162	+ 16·0	8·0	8·0
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	25·0	6.000	1.000	2.500	2.300	4.800	192	5.107	204	— 5·7	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva	66·2	66·2	17.900	6.800	12.000	18.500	30.500	461	30.978	468	— 1·5	66·2	66·2
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	44 400	20.100	29.000	56.000	85.000	418	84.606	416	+ 0·5	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalatna	42·1	42·1	6.400	5.500	4.100	17.000	21.100	501	20.977	498	+ 0·6	42·1	42·1
Halas-Bácsalmás-Rigyicza	70·2	70·2	14·800	3.800	8.000	10.000	18.000	256	17.732	253	+ 1·2	70·2	70·2
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	10.600	3.400	7.000	9.500	16.500	297	15.922	286	+ 3·8	55·6	55·6
Héjasfalva - Székely - Udvárhely (Szekler Bahn)	35·3	35·3	11.300	3.100	6.000	8.000	14.000	397	13.814	391	+ 1·5	35·3	35·3
Hidegkut-Tamási	12·5	12·5	1.100	1.100	500	2.000	2.500	200	2.434	195	+ 2·6	12·5	12·5
Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós	54·4	54·4	10.000	2.000	5.000	5.000	10.000	184	9.718	179	+ 2·8	54·4	54·4
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	5.400	2.500	3.000	5.000	8.000	198	7.707	191	+ 3·7	40·4	40·4
Kaba-Nadudvarer Vizinalbahn	10·1	10·1	5.400	1.000	1.500	1.500	3.000	297	2.708	268	+ 15·8	10·1	5·1
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	9.700	11.100	7.000	22.000	29.000	537	28.717	532	+ 0·9	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád	26·2	26·2	5.900	8.700	2.300	14.000	16.300	622	16.041	612	+ 1·6	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	8.100	2.200	4.300	3.700	8.000	180	7.827	176	+ 2·3	44·4	44·4
Kaschau-Torna	59·1	59·1	12.800	7.500	9.500	20.500	30.000	508	30.303	513	— 1·0	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás	38·5	38·5	10.700	6.300	7.500	7.500	15.000	390	15.677	407	— 4·2	38·5	38·5
Kecskemét-Lajosmizse	32·3	. . . .	11.100	900	5.000	2.300	7.300	226	. . . .	. . .	. . .	30·7	. . .
Keszthelyer Lokalbahn	34·6	34·6	13.700	2.700	6.300	10.500	16.800	486	17.193	497	— 2·2	34·6	34·6
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	7.900	2.700	7.500	10.300	17.800	174	17.345	170	+ 2·4	102·1	102·1
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.900	2.700	500	2.500	3.000	160	3.227	173	— 7·5	18·7	18·7
Körmend-Németujvár	23·0	23·0	8·300	1.200	3.000	2.500	5 500	239	5.159	224	+ 6·7	23·0	23·0
Körös-Belovár-Verócse-Barcs	97·4	97·4	30.000	11.600	18.000	29.000	47.000	483	46.681	479	+ 0·8	97·4	97·4
Kun-Szt. Márton—Szentes	22·2	22·2	6.600	1.400	2.500	4.000	6.500	293	6.267	282	+ 3·9	22·2	22·2
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·6	49·6	10.600	1.300	5.500	4.800	10 300	208	10.093	203	+ 2·5	49·6	49·6
Lonjatalbahn	114·3	114·3	19 000	10.500	16.500	26.000	42.500	372	42 174	369	+ 0·8	114·3	114·3
Losonczer Lokalbahn	28·5	28·5	5.500	5.900	2.300	12.900	15.200	533	14.791	519	+ 2·7	28·5	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	38.900	22.400	28.000	68.000	96.000	513	92.772	496	+ 3·4	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	28.600	13.700	20.000	31.000	51.000	447	50.739	445	+ 0·4	114·1	114·1
Máros-Ludás—Besztercze	110·3	110·3	7.100	3.400	6.000	12.500	18.500	168	19.138	174	— 3·4	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	17.900	10.000	9.500	22.000	31.500	975	30.151	933	+ 4·5	32·3	32·3
Mátra u. Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	55.300	31.000	26.000	61.000	87.000	281	86.301	279	+ 0·7	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	6 800	1.000	2.100	1.800	3.900	255	3.802	248	+ 2 8	15·3	15·3
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	6.900	4.400	3.500	12.000	15.500	379	15.023	367	+ 3·3	40·9	40·9
Nagybánya-Felsöbánya	9·1	. . . .	4.500	600	1.300	1.700	3.000	331	. . . .	. . .	. . .	9·1	. . .
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	9.500	5.200	6.000	9.000	15.000	528	14.821	522	+ 1·1	28·4	28·4
Nagykároly-Mátészalka-Csap	92·2	. . . .	10.000	3.800	6.500	11.400	17.900	194	. . . .	. . .	. . .	10·6	. . .
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	5.200	700	1.100	1.500	2.600	456	2.475	434	+ 5·1	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén	51·5	51·5	13.200	22.100	7.500	44.000	51.500	1.000	50.881	988	+ 1·2	51·5	51·5
Nagyvárad-Belényes-Váskoh	116·7	116·7	23.200	21.700	16.500	48.000	64.500	553	63.002	540	+ 2·4	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	31.600	10.500	24.000	36 000	60.000	534	60 233	536	— 0·4	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1905				1904				Differenz pro Kilometer in Prozenten			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
355.500	115.000	290.400	257.800	548.200	4.061	265.587	119.552	465.139	3.446	+ 18·0	4.873	4.135	Alvincz-Hermannstadt-Rotenthurmpaß
497.400	81.100	299.800	235.600	535.400	3.693	317.082	240.689	557.771	3.847	— 4·0	4.432	4 616	Baja-Zombor-Neusatz
98.700	32.800	53.500	82.000	135.500	2.281	50.909	88.497	139.406	2.347	— 2·8	2.737	2.816	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
318.700	49 500	195.600	198.400	394.000	3.628	192.830	189.002	381.832	3.516	+ 3·2	4.354	4.219	Bacs-Bodrogher Komitatsb.
167 500	58.600	74.300	118.300	192.600	2.329	75.888	118.788	194.676	2.354	— 1·1	2.795	2.825	Békés-Csanáder Bahn
143.500	55.900	81.200	100.800	182.000	2.289	84.965	96 985	181.950	2.289	— . .	2.747	2 747	Bicske—Sárbogárd
360.300	91.400	284.000	348.800	632.800	3.561	267.533	328.010	595.543	3.351	+ 6·3	4.273	4.021	Biharer Vizinalbahnen
108.400	51.400	77.900	91.400	169.300	2 929	68.004	93.557	161.561	2.795	+ 4·8	3.515	3.351	Boldvatalbahn
456.800	213.000	300.900	743.600	1,044.500	10.240	279.142	636.486	915.628	8.977	+ 14·1	12.288	10.772	Brassó-Háromszéker L.B.
514.800	522.500	246.600	1,159.100	1,405.700	14.242	238.518	1,042.523	1,281.041	12.979	+ 9·7	17.090	15.575	Budapest-Gran-Füzitö
219.400	69.500	146.400	170.700	317.100	3.428	138.784	174.831	313.615	3.390	+ 1·1	4.114	4.068	Budapest-Lajosmizse und Kecskemét-Tisza-Ugh
40.400	55 400	11.700	112 800	124.500	5.231	10.967	101.160	112.127	4.711	+ 11·0	6 277	5.653	Csetnektal-Bahn
99.000	17.800	53.500	36.000	89 500	2 272	50.527	38.761	89.288	2.266	+ 0·3	2.726	2.719	Debreczin—Nagy-Léta
270 200	86.500	156.200	253.200	409.400	3.006	152.988	280.112	433.100	3.180	— 5·5	3.607	3.816	Debreczin-Füzesabony
304.300	59.800	135.300	130 800	266.100	4.677	128.738	141.005	269.743	4.741	— 1·3	5.612	5.689	Debreczin-Hajdu-Nánás
900.400	446.600	489.000	1,508.900	1,997.900	5.876	469.801	1,446.743	1,916.544	5.637	+ 4·5	7.051	6.764	Westungar. Lokalbahnen
115.200	28.500	76.700	111.600	188.300	3.123	74.158	103.050	177.208	2.939	+ 6·3	3.748	3.527	Erste südw. Grenz-Lokalb.
19.200	7.500	13.400	15.700	29.100	3 634	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.361	. . .	Eszék-Djakovo-Vrpolje
68.900	12.500	58.500	57.400	115.900	2 233	55.544	44.033	99.577	1 919	+ 16·4	2.680	2 303	Felek-Fogaraser Bahn
38.900	1.200	16.400	4.800	21.200	2 650	13.366	3.718	17.084	2.136	+ 24·1	3.180	2.563	Felsö-Eör—Felsö-LövöL.B.
52.000	9.300	22.500	15.400	37 900	1.516	21 236	21.052	42.288	1.692	— 10·0	1.819	2.030	Félegyháza-Majsaer L.B.
200.700	60.400	137.000	156.300	293.300	4 431	132.370	164.037	296.407	4.477	— 1·0	5.317	5.372	Garamberzencze-Léva
424.900	155.800	296.000	421.300	717.300	3.530	286.621	447.823	734.444	3.614	— 2 3	4.236	4.337	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
59.200	39.300	38.900	131.500	170.400	4 048	39.975	116.941	156.916	3 727	+ 8·6	4.858	4.472	Gyula-Fehervar-Zalatna
137.300	25.100	74.000	69.100	143.100	2.038	73.114	68.369	141.483	2.015	+ 1·1	2.446	2.418	Halas-Bácsalmás-Rigyicza
97.300	29.200	66.300	95.400	161.700	2.908	63.339	80.203	143.542	2.582	+ 12·6	3.490	3.098	Hegyes-Feketeh.-Palanka
95.100	31.600	53.900	81.500	135.400	3.836	51.012	80.919	131.931	3.737	+ 2·6	4.603	4.484	Héjasfalva-Szekely-Udvarh. (Székler Bahn)
12.600	8.000	6.700	14.500	21.200	1.696	5.338	13.106	18.444	1.476	+ 14·9	2.035	1.771	Hidegkut-Gyönk-Tamási
99.900	18.400	50.700	46.600	97.300	1.789	50.043	40.349	90.392	1.662	+ 7·6	2.147	1.991	Hodmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
52.200	25.300	34.600	49.700	84.300	2.087	30.061	45.613	75.674	1.873	+ 11·4	2.504	2.248	Honter Komitatsbahn
45 800	8.200	13.800	10 800	24.600	2.436	6.939	6.701	13.640	2.674	— 8·9	2.923	3 209	Kaba-Nadudvarer Vizinalb.
112.700	40.300	82.000	78.300	160.300	2.969	78.269	78.527	156.796	2.904	+ 2·2	3.563	3.485	Kaposvár-Fonyod
47.900	29.000	21.100	51.700	72.800	2.779	19.598	44.033	63.631	2.429	+ 14·4	3.335	2.915	Kaposvár-Mocsolad
80.300	20.800	42.700	28.300	71.000	1.599	42.748	42.310	85.058	1.916	— 16·5	1.919	2.299	Karczag-Tiszafüred
119.000	76.300	95 500	204.700	300 200	5.080	87.282	215.393	302.675	5.121	— 0·8	6.096	6.145	Kaschau-Torna
86 000	36.400	63.000	35.900	98.900	2.569	59.307	51.981	111.288	2.891	— 11·1	3.083	3.469	Kecskemét-Füllöpszállás
92.000	9.500	45 200	17.700	62 900	2.049	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.459	. . .	Kecskemét-Lajosmizse
159.900	24.400	75.700	76.600	152 300	4.402	70.649	70.839	141.488	4.089	+ 7·7	5.282	4.907	Keszthelyer Lokalbahn
91.000	23.300	86.700	84.900	171.600	1.681	75.183	79.057	154.240	1.511	+ 11·3	2.017	1.813	Kisküküllötalbahn
16.600	29.300	4.800	25.600	30.400	1.626	4.121	28.218	32.339	1.729	— 6·0	1.951	2.075	Komló—Bakócza-Felsöm.
72.600	10.800	28.500	35.400	63.900	2.778	25.564	20.536	46.100	2.004	+ 38·6	3.334	2.405	Körmend-Németujvár
278.900	108.300	173.400	332.400	505.800	5.193	158.212	259.939	418.151	4.293	+ 21·0	6.232	5.152	Körös-Belovár Lokalb.
67.200	12.400	26.400	45.600	72.000	3.243	26.018	33.733	59.751	2.691	+ 20·1	3.892	3.229	Kun-Szt. Márton-Szentes
98.000	10.900	52.200	39.800	92.000	1.855	52.459	36.500	88.959	1.794	+ 3·4	2.226	2.153	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
193.100	73.400	181.000	177.500	358.500	3.136	166 738	179.148	345.886	3.026	+ 3·6	3.763	3.631	Lonjatalbahn
53.200	58.500	24.700	122.500	147.200	5.165	20.703	118.982	139.685	4.901	+ 5·3	6.198	5.581	Losonczer Lokalbahn
341.200	207.000	262.400	732.900	995.300	5.320	247.190	602.906	850.096	4.544	+ 17·1	6.384	5.453	Ungarische Südostbahn
278.300	143.100	200.100	287.000	487.100	4.269	193.073	311.913	504.986	4.426	— 3·5	5.123	5.311	Ungar. Nordwestbahn
74.400	34.800	62.400	133.800	196 200	1.779	62.348	127.354	189.702	1.720	+ 3·4	2.135	2.064	Máros-Ludás—Besztercze
134.000	57.600	88.300	159.500	247.800	7.672	69.924	123.546	193.470	5.990	+ 28·1	9.206	7.188	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
528.000	269.500	249.300	529.800	779.100	2.515	255.545	531.395	786.940	2.540	— 1·0	3.018	3.048	Mátra u. Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
52.200	13.400	16.300	15.600	31.900	2.085	15.937	22.924	38.861	2.540	— 17·9	2.502	3.048	Mezötur-Turkeve
71.000	38.200	34.700	119.000	153.700	3.758	34.703	105.475	140.178	3.427	+ 9·7	4.510	4.112	Muránytal-Bahn
31.300	5.100	10 100	14.500	24.600	2.703	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.244	. . .	Nagybánya-Felsöbánya
99.100	40.900	56.800	75.300	132.100	4.651	60.695	68.561	129.256	4.551	+ 2·2	5.581	5.461	Nagy-Belicz—Privigye
12.000	4.400	7.800	13 100	20.900	1.972	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.366	. . .	Nagykároly-Mátészalka-Cs.
43.100	4.500	10.000	10.200	20.200	3.544	9.109	8.878	17.987	3.156	+ 12·3	4.253	3.787	Hermannstadt—N.-Disznod
132.200	84.300	77.500	184.100	261.600	5.080	72.064	162.768	234.832	4.560	+ 11·4	6.096	5.472	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencsén
241.000	161.100	176.900	456.000	632.900	5.423	166.679	368.030	534.709	4.582	+ 18·4	6.508	5.498	Großwardein-B.-Vaskob
293.600	77.900	225.700	256.800	482.500	4.293	222.254	265.261	487.515	4.337	— 1·0	5.152	5.204	Nógráder Komitatsbahnen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Oktober 1905	1904	Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Güter	Einnahmen 1905 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1904 im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober 1905	1904
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Ó-Becse—Ujvidék—Titel	102·6	102·6	41.800	3.800	28.000	13.500	41.500	404	40.544	395	+ 2·3	102·6	102·
Pancsova-Petrovoszello	33·6	33·6	6.700	4.300	6.300	8.000	14.300	426	14.147	421	+ 1·2	33·6	33·
Pápa-Bánhida	93·1	93·1	12.200	10.500	7.300	20.500	33.800	363	32.864	353	+ 2·8	93·1	93·
Pápa-Csorna	36·4	36·4	10.000	3.800	4.500	7.100	11.600	319	11.393	313	+ 1 9	36·4	36·
Petroszény-Livazény-Lupény	18·1	18·1	12.100	72.000	3.500	83.500	87.000	4.807	86.724	4.791	+ 0·3	18·1	18·
Pozsony-Komárom	97·3	97·3	35.200	9.900	22 500	34.000	56.500	581	56.198	578	+ 0·5	97·3	97
Puszta-Tenyö-Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	13.800	7.000	7.200	14.500	21.700	627	21.307	616	+ 1·8	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	6.300	2.800	3.000	5 500	8 800	237	9.353	252	— 6·0	37·1	37·
Ruma-Klenák	30·9	30·9	9.400	4.900	5.000	12.500	17.500	566	27.400	887	— 36 2	30·9	30·
Ruma-Vrdnik	17·4	17·4	1.300	9.800	600	9.000	9.500	546	9.326	536	+ 1·9	17·4	17·
Somogy-Szobb—Bárcs	47·1	47·1	10.200	4.200	4.500	10.300	14.800	314	14.324	304	+ 3·3	47·1	47·
Oedenburg-Pozsony	72·0	72·0	26.900	14.300	14.500	38 000	52.500	729	51.606	717	+ 1·7	72·0	72·
Szabolcser Lokalbahnen	115·2	57·0	22.400	14.500	15.000	38.000	53.000	460	40.638	713	— 35·5	115·2	57·
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	9.400	3.700	6.000	10.500	16.500	417	16.167	408	— 3·8	39·6	39·
Szátmar-Nagybánya	60·3	60·3	13.700	6.400	13.000	28 000	41.000	680	39.909	662	+ 4·6	60·3	60·
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	53.200	5.500	33.500	25.500	59.000	438	57 805	429	+ 2·1	134·7	134·
Szegzárd-Báttaszék	19·2	19·2	11.800	1.100	4.000	2.000	6.000	313	5.648	294	+ 6·5	19·2	19·
Szentes—Hod-Mező-Vásarhély	34·6	34·6	13.800	2.800	6.500	5.000	11.500	332	11.076	320	+ 3·8	34·6	34·
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz	95·7	95·7	30.400	15.200	17 000	35.000	52.000	543	51.611	539	+ 0 9	95·7	95·
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	9.200	7.200	5.500	13.500	19 000	355	18.620	348	+ 2·0	53·5	53·
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	13.800	6.500	13.800	25.200	39.000	362	37.985	352	+ 2·8	107·8	107·
Slavonische Lokalbahn	121·0	121·0	31.400	27.900	22.000	59.500	81.500	674	80.963	669	+ 0·7	121·0	121·
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65 0	12.100	3.400	7.500	8.500	16.000	246	16.106	248	— 0·8	65·0	65·
Steinamanger-Pinkafeld	52·3	52·3	16.700	5.500	11.500	20.000	31 500	602	30.961	592	+ 1·7	52·3	52·
Steinamanger-Rum	21·1	21·1	8.300	3.000	3.000	2.800	5.800	275	5.535	262	+ 5·0	21·1	21·
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	6.000	1.600	4.500	3.500	8.000	261	7.571	247	+ 5·7	30·6	30·
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	18.400	2.900	10 500	7.500	18 000	281	17.410	272	+ 3·3	64·1	64·
Temesvár-Módos	52·4	52·4	13.100	4.400	11.000	16.500	27.500	525	27.311	521	+ 0·8	52·4	52·
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	17.100	4.000	12.300	11.000	23.300	370	22.933	365	+ 1·4	62·9	62·
Tisza-Polgar—Nyiregyházá	55·8	55·8	10.600	3.700	5.000	8.000	13 000	233	12.485	224	+ 4·0	55·8	55·
Torontáler Lokalbahn	346 9	346·9	75.000	12.100	48.000	47.000	95.000	274	93.525	270	+ 1·5	346·9	346·
Töketerebes-Gálszécs-Varannó L.B	30·5	30·5	7.300	4.200	3.500	7.000	10.500	344	10.136	332	+ 3·6	30·5	30·
Ujszász—Jasz-Apáti Vizinalbahn	31·6	31·6	9.500	5.700	3.500	9.500	13.000	411	12.610	399	+ 3·0	31·6	31·
Warasdin-Golubovec	36·5	36·5	8 800	3.700	2.800	5.000	7.800	214	7.106	195	+ 9·7	36·5	36·
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	22.200	5.900	14.000	16.500	30.500	361	30.124	356	+ 1·4	84·6	84·
Vinkovce-Brčka	53·1	53·1	8.200	19.600	7.500	58.000	65.500	1.234	65.005	1.224	+ 0·8	53·1	53·
Vinkovce-Zupanje	33·4	33·4	4.700	2.400	2.800	4.600	7.400	222	6.992	209	+ 6·2	33·4	33·
Zolyom - Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz	83·5	83·5	10.000	9.900	6.000	34.000	40.000	479	39.491	473	+ 1·3	83·5	83·
Zsebely-Csákovar-Bóka	48·3	48·3	9.400	2.000	5.000	4.500	9.500	197	9.257	192	+ 2·6	48·3	48·
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	8.700	13.800	4 600	26.500	31.100	697	30.400	682	+ 2·2	44·6	44·
Lokalbahnen zusammen	8.854·7	8.606·7	3,024 656	1,197.181	1,498.224	2,894 081	4,392.305	496	4,242.887	493	+ 0·6	8.729·6	8.593·
Hauptsumme	18.425·3	18 141·5	7,347.444	4,380.707	7,333.927	22,803.837	30,137.764	1.636	29,063.156	1.602	+ 2·1	18.270·9	18.128·

Anmerkung. Am 15. Oktober 1905 wurde die 56·2 km lange Staatsbahnlinie Nagyberezna—Uzsok—Landesgrenze eröffnet.

Verkehr und Einnahmen der Bosnischen

im Monate **Oktober** 1905 und Vergleich der Einnahmen in den

Eisenbahnen mit

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	21.425	8.742	15.767	41.988	57.755	550	57.105	544	+ 1·1	105·0	105·
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	143.743	102.483	178.809	643.670	822.479	1.068	947.626	1.231	— 13·2	770·0	770·0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	169.295	5.201	12.368	6.961	19.329	3.374	21.142	3.709	— 8·0	5·7	5·7
Summe	880·7	880·7	334.463	116.426	206.944	692.619	899.563	1.021	1,025.873	1.165	— 12·4	880·7	880·7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Oktober												Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen									Differenz pro Kilometer in Prozenten			
		1905				1904								
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1905	1904	
Anzahl	Tonnen	Kronen										Kronen		
356.200	26.600	262.500	99 100	361.600	3.524	238.726	95.285	334.011	3.255	+ 8·3	4.229	3.906	Ó-Becse—Ujvidék—Titel
63.600	40.800	63.600	76.800	140 400	4.179	59.632	73.408	133.040	3.960	+ 5·5	5.015	4.752	Pancsova-Petrovoszello
128.900	65.100	73.900	171.400	245.300	2.635	72.156	150.816	222.972	2.395	+ 10·0	3.162	2.874	Pápa-Bánhida
109.500	22.200	47.700	38.500	86.200	2.368	48.534	41.466	90.000	2.473	— 4·2	2.842	2 968	Pápa-Csorna
119.400	566.400	34.100	623.500	657.600	36.331	33.548	633.119	666.667	36.832	— 1·4	43.597	44.198	Petroszény-Lupény
319.100	56.900	201.700	208.000	409.700	4.211	202.585	189.254	391.839	4.027	+ 4·6	5.053	4.832	Pozsony-Komárom
122.800	57.500	66.700	139 400	206.100	5.957	62.030	117.014	179 044	5.175	+ 15·1	7.148	6.210	Puszta-TenyöK.-Szt. Márton
60.500	31.800	29.300	47.200	76.500	2.062	31.223	63.846	95.069	2.563	— 19·5	2.474	3.076	Püspökladány—F.-Gyarmat
70.000	17.800	45.300	44.700	90.000	2.913	33.341	59.259	92.600	2.997	— 2·8	3.496	3.596	Ruma-Klenák
11.200	70.600	5.400	72.100	77.500	4.454	4.088	63.125	67.213	3.863	+ 15·3	5.345	4.636	Ruma-Vrdnik
108.000	37.600	46.400	91.200	137.600	2.921	45.454	89.977	135.431	2.875	+ 1·6	3.505	3.450	Somogy-Szobb—Barcs
266.000	89.900	133.100	223.700	356.800	4.956	131.814	219.948	351.762	4.886	+ 1·4	5.947	5.863	Ödenburg-Pozsony
197.100	107.900	144.300	354.500	498.800	4.330	83.738	221.988	305.726	5.364	— 19·3	5.196	6.437	Szabolcser Lokalbahnen
84.500	25.800	56.100	66.100	122.200	3.086	53.389	72.108	125.497	3.169	— 2·6	3.703	3.803	Szatmár-Fehérgyarmat
111.600	47.100	126.200	245.400	371.600	6.163	105.751	202.477	308.228	5.112	+ 20·6	7.396	6.134	Szátmar-Nagybánya
452.900	50.300	310.800	227.100	537.900	3.993	285.473	225.722	511.195	3.795	+ 5·2	4.792	4 554	Szeged — Nagy - Kikinda—Nagy-Becskerek
102.100	11.200	36.800	19.500	56.300	2.932	34.480	19.378	53.858	2.805	+ 4·5	3.518	3.366	Szegzárd-Báttaszek
131.800	30.900	63.600	68.600	132.200	3.821	61.202	55.291	116.493	3.367	+ 13·5	4.585	4.040	Szentes—H.-M.-Vasárhely
243.100	148.600	140.000	379 700	519.700	5.431	137.234	344.745	481.979	5 036	+ 7·8	6.517	6.043	Szt. Lörincz-Slatina-Nasicz
800.00	24.100	48.800	44.700	93.500	1.748	47.255	42.672	89.927	1.681	+ 4·0	2.098	2.017	Szigetvár-Kaposvár
123.600	46.600	130.500	203.600	334.100	3.099	118.633	182.862	301.495	2.497	+ 10·8	3.719	3.356	Szilágyságer Eisenbahn
239.300	227.800	180.600	567.900	748.500	6.186	166.378	484.349	650.727	5.378	+ 15·0	7.423	6.454	Slavonische Lokalbahn
101.000	18.000	57.600	43.400	101.800	1.554	59.511	47.013	106.524	1.639	— 5·2	1.865	1.967	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
172.800	48.200	119.600	194.700	314.300	6.010	119.549	171.586	291 135	5.567	+ 8·0	7.212	6.680	Steinamanger-Pinkafeld
67.900	15 600	29 000	14.100	43.100	2.043	25.854	14.000	39.854	1.889	+ 8·2	2.452	2.267	Steinamanger-Rum
66.800	18.300	51.200	41.300	92.500	3.023	49.583	37.231	86.814	2.837	+ 6·6	3.628	3.404	Temesvár—Buziás
173.600	27.800	108.600	65.900	174.500	2.722	98.903	66.766	165.669	2.585	+ 5·3	3.266	3.404	Temesvár—Lippa-Radna
108.700	31.300	95.800	116.700	212.500	4.055	94.036	115.819	209 855	4.005	+ 1·2	4.866	4.806	Temesvár-Modos
152.300	32.300	103.300	87 600	190.900	3.035	107.809	85 800	193.609	3.078	— 1·4	3.642	3.694	Temesvár—N.-Szt. Miklos
95.200	21.800	45.800	44.400	90.200	1.616	44.687	48.704	93.391	1.674	— 3·5	1.939	2.009	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
639.800	143.800	425.500	503.100	928.600	2.677	429.787	565.437	995.224	2.869	— 6·7	3.212	3.443	Torontáler Lokalbahn
67.700	29.800	35.700	44.700	80.400	2.636	32.453	40.245	72.698	2.384	+ 10·6	3.163	2.861	Töketerebes-Varannó L.-B.
94.500	53.200	34.200	76.600	110.800	3.506	33.861	86.563	120.424	3.811	— 8·0	4.207	4.573	Ujszász—Jasz-Apáti V.-B.
83.900	68.100	29.100	84.300	113.400	3.107	28.183	90.078	118.261	3.240	— 4·1	3.728	3.888	Varasdin-Golubovec
192.100	60 500	130.000	170.100	300.100	3.547	124.406	162.355	286.761	3.309	+ 4·0	4.256	4.068	Versecz—Kubin-Dunapart
71.600	101.700	64.300	314.700	379.000	7.137	61.369	276.405	337.774	6.361	+ 12·2	8.564	7.633	Vinkovce-Brčka
41.400	24.700	25.400	52.200	77.600	2.323	23.397	44.492	67.889	2.033	+ 14·3	2.488	2.440	Vinkovce-Zupanje
113.100	97.700	62.400	308.100	370.500	4.437	61.462	318.305	379.767	4.548	— 2·4	5.324	5.458	Zolyom-Brezó—Breznób—Tiszolcz
82 800	17.700	39.800	35.500	75.300	1.559	41.508	35.372	76.880	1 592	— 2 1	1.871	1.910	Zsebely-Csákovár-Bóka
77.200	60.800	44.500	126.700	171.200	3.839	39.633	115.992	155.625	3.489	+ 10·0	4.606	4.187	Zsitvatal-Bahn
7,550 924	9,355.551	14,108.405	23,739.260	37,847.665	4.336	13,199 935	22,474.290	35,674.225	4.151	+ 4·5	5.203	4.981	**Lokalbahnen zusammen**
),075.267	34,542.212	72,869.743	183,710.812	256,580.555	14.043	68,753.225	178,873.240	247,626.465	13.659	+ 2·8	16.852	16.391	**Hauptsumme**

und Herzegowinischen Eisenbahnen

ersten zehn Monaten 1905 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1904.

Dampfbetrieb.

Personen	Güter	1905 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1904 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1905	1904	Benennung der Eisenbahn
188.189	78.038	146.770	354.259	501.029	4.772	138.424	369.508	507.932	4.837	— 1·3	5.726	5.805	K. u. k. Militärbahn Banja-luka-Doberlin
1,519.468	960.820	1,591.904	6,608.741	8,200.645	10.650	1,833.348	6,423.589	8,256.937	10.723	— 1·0	12.780	12 868	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

Personen	Güter	1905 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	1904 für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz	1905	1904	Benennung der Eisenbahn
1,597.886	53.583	119.549	73.092	192.641	33.796	114.315	80.812	195.127	34.233	— 1·3	40.549	41.080	Stadtbahn in Sarajevo
3,305.543	1,092.441	1,858.223	7,036.092	8,894.315	10.099	2,086.087	6,873.909	8,959.996	10.174	— 0·7	12.119	12.209	**Summe**

Inland.

Parlamentarisches.

In der 368. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember überreichten die Abgeordneten Peschka und Genossen einen Dringlichkeitsantrag, in welchem die Regierung aufgefordert wird, von der geplanten Erhöhung der Manipulationsgebühren im Inlands- und Exportverkehre Umgang zu nehmen.

In derselben Sitzung stellten die Abgeordneten Wastian und Genossen einen Antrag, betreffend die Schiffbarmachung der Drau von Marburg bis zu ihrer Einmündung in die Donau.

Weiters wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums:

Seitens der Abgeordneten Berger und Genossen, betreffend die den Reisenden auf den k. k. Staatsbahnen gewährten Jahreskarten und betreffend die Zustände an der Eisenbahnfachschule in Linz.

II. An den Herrn Leiter des Handelsministeriums.

Seitens

1. der Abgeordneten Polesini und Genossen, betreffend die Ausgestaltung des Hafens von Parenzo;

2. der Abgeordneten Spinčić und Genossen, betreffend die Errichtung eines Hafens in der Bucht von Merašćica und betreffend die Verlängerung des Molos im Hafen von Silo;

3. der Abgeordneten Dr. Ferri und Genossen, betreffend die Ausführung von Anlegestellen im Hafen von Biograd und betreffend den Bau eines Schutzdammes in Banj auf der Insel Pašman in Dalmatien.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Straßenbahnen. (Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung für das Detailprojekt der Linie vom Franz Josephs-Quai über die Marienbrücke durch die Lilienbrunngasse und Gredlerstraße zur Taborstraße.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums unterm 4. Dezember über das von der Gemeinde Wien — Städtische Straßenbahnen — vorgelegte Detailprojekt für eine zweigeleisige, noch nicht konzessionierte, 0·378 km lange Linie vom Franz Josephs-Quai über die Marienbrücke durch die Lilienbrunngasse und Gredlerstraße bis zum Anschlusse an die Linie Taborstraße—Nordwestbahn in der Taborstraße, die Durchführung der Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschließend an dieselbe die Stationskommission und die politische Begehung für den 20. Dezember anberaumt. [E.-M.-Z. 57.629.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kimpolung nach Dorna watra mit Flügel von Pozoritta nach Louisenthal. (Projekt für die Mauerwerksanlage und das eiserne Tragwerk der schiefen Brücke in km 3·161 der Flügelbahn.) Das k. k Eisenbahnministerium hat unterm 5. Dezember das vom Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen in Czernowitz vorgelegte Projekt für die Mauerwerksanlage und das eiserne Tragwerk der schiefen Brücke über den Kailorbach mit 8 m senkrechter Lichtweite in km 3·161 der Flügelbahn Pozoritta-Louisenthal zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 51 738.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Daudleb über Wamberg nach Rokitnitz. (Projekt für die Mauerwerksanlage des offenen Durchlasses in km 11·209.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Dezember das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für die Mauerwerksanlage des offenen Durchlasses von 6 m Lichtweite in km 11·209 der im Bau befindlichen Lokalbahn Daudleb-Rokitnitz zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 54.196.]

Schmalspurige Geleiseanlagen im Eisenwerke Witkowitz. (Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat über die von der Zentraldirektion der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft in Witkowitz vorgelegten Projekte für die Anlage mehrerer schmalspuriger Geleise im dortigen Eisenwerke die Durchführung der politischen Begehung auf den 21. Dezember, mit dem Zusammentritte der Kommission um ½3 Uhr nachmittags beim Rathause in Witkowitz, anberaumt. [E.-M.-Z. 58.553.]

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Erteilung der Baubewilligung für die Teilstrecke km 48·250 bis km 56·9.) Auf Grund des im allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 11. bis einschließlich 13. Juli 1905 durchgeführten Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank vorgelegten Detailprojektes für die vierte Teilstrecke der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk von km 48·250 bis km 56·9, d. i. von der niederösterreichisch-steierischen Landesgrenze bei Mitterbach bis Mariazell, hat die bezügliche Kommission für das gegenständliche Projekt gegen Einhaltung der getroffenen Kommissionsbestimmungen die Baubewilligung namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erteilt. [E.-M.-Z. 46.240,]

— (Situationspläne für die Halte- und Verladestellen Unter-Buchberg und Winterbach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. November die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Situationspläne für die Halte- und Verladestellen Unter-Buchberg und Winterbach der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk genehmigt. [E.-M.-Z. 54.483.]

Normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Bludenz nach Schruns (Montafonbahn). (Erteilung der Betriebsbewilligung.) Auf Grund des Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Lokalbahn Bludenz-Schruns wurde von der bezüglichen Kommission die Betriebsbewilligung für die genannte Bahnlinie ab 12. Dezember ex commissione erteilt.

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Poysdorf nach Dobermannsdorf. (Anberaumung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums über das vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegte Detailprojekt für einen normalspurigen Flügel der Lokalbahn Ernstbrunn-Hohenau von Dobermannsdorf nach Poysdorf die Durchführung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen nach vorangängiger Erörterung der noch offenen Trassen- und Stationsfragen in der Zeit vom 8. bis einschließlich 12. Jänner 1906 anberaumt. [E.-M.-Z. 58.442.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Vorkonzessionen.) Der kg ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlaß vom 13. November der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungfirma Ignaz Pallós und Konsorten für eine, von der Station Temesvár-Józsefváros der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Torontáler Komitatsbahnen abzweigende und diese in der Station Varjas mit der Lokalbahn Valkány-Varjas verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampf- und Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlaß vom 14. November dem Dr. Ludwig Dékány in Tisza-Polgár und Konsorten für:

a) eine von der Station Hajdu-Böszörmény der Lokalbahn Debreczen—Hajdu-Böszörmény—Hajdunánas abzweigende und diese in der Station Tisza-Polgár mit der Lokalbahn Nyiregyháza—Tisza-Polgár;

b) eine von der Station Tisza-Polgár abzweigende und die Linie a) in der Station Miskolcz mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Miskolcz-Torna verbindende, normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell Automotorwagenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlaß vom 8. November der Firma „Részvény Társaság villamos és közlekedési vállalatok számára“ (Aktiengesellschaft für elektrisch betriebene Verkehrsanlagen) für:

a) eine von der Endstation Nagy-Tétény der projektierten Straßeneisenbahn, bezw. Lokalbahn Budafok—Nagy-Tétény abzweigende und diese in der Station Érd mit der Linie Budapest — Érd—Nagy-Kanizsa—Pragerhof verbindende;

b) eine von der Station Érd abzweigende, bis Etyek führende Lokalbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres

Lokalbahn Kaposvár-Barcs. (Eröffnung des Betriebes.) Am 18. November wurde die von der Station Kaposvár der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ausgehende, bis zur Station Barcs der Südbahn führende Lokalbahn Kaposvár-Barcs dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Lokalbahn Szászrégen (Sächsisch-Regen)-Marosvécs-Déda. (Eröffnung des Betriebes.) Am 16. November wurde die Lokalbahn Szászrégen-Marosvécs-Déda mit den Stationen Szászrégen, Idecsfürdö, Maros-Vécs, Magyaró und Déda für den Gesamtverkehr und der Haltestelle Alsó-Déda für den Personen- und Gepäcksverkehr dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Straßeneisenbahn Budapest-Erzsébetfalva. (Eröffnung des Betriebes.) Am 21. November wurde die von der Budapester Straßeneisenbahn-Gesellschaft erbaute, von Budapest im Bereiche des Extravillans Kossuthfalva bis Erzsébetfalva und zu den dortigen Villegiaturen führende, doppelgeleisige, 8 km lange Straßenbahnlinie mit elektrischem Betriebe dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Német-Ságh [Segenthau].) Die Haltestelle Német-Ságh der Lokalbahn Arad—Német-Ságh—Temesvár-Józsefváros, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, wurde für den Verkehr von Eilgütern und Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Dezember dem öffentlichen Verkehre übergebene 8·260 km lange Strecke Mimmenhausen—Neufrach—Frickingen der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, sowie die am 16. November dem öffentlichen Verkehre übergebene 25·913 km lange Strecke Szászrégen—Déda der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Lokalbahn Piła-Jaworzno. (Generalversammlung.) Am 19. August fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Robert Doms und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Vinzenz Dobrowolski die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Piła-Jaworzno statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 1150 Aktien mit 115 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904 die Transporteinnahmen K 222.671·37 (gegen K 86.672·70 im Jahre 1903), die verschiedenen Einnahmen K 5802·88 (K 7528·64), die Betriebsausgaben K 83.308·54 (K 43.815·32), die sonstigen Auslagen lagen K 61.996·85 (K 25.525·70) und der Betriebsüberschuß K 83.168·86 (K 24.860·32). Abzüglich der Annuität für die schwebende Schuld per K 27.051·26 und zuzüglich der Aktivzinsen per K 1504·91 stellte sich der Jahresertrag auf Kronen 57.622·51. Da der Prioritätsdienst K 39.683·29 erforderte, ergab sich ein Gewinn von K 17.939·22. (Im Vorjahre wurde die Landesgarantie mit K 41.115·52 in Anspruch genommen.) Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate des Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung, den Gewinn zur teilweisen Rückzahlung der von den zur vorläufigen Bedeckung der Baukostenüberschreitungen vom Landesfonds gewährten Vorschüssen aufgelaufenen Zinsen zu verwenden. Sodann erfolgte die Wiederwahl des aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitgliedes Ladislaus Grafen Zamoyski. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurde eine umfangreiche Änderung des Gesellschaftsstatutes beschlossen. [E.-M.-Z. 52.857.]

Eisenbahn Chabówka - Zakopane. (Generalversammlung.) Am 3. Juli fand in Lemberg unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten Hofrates Kasimir Ritter v. Laskowski und im Beisein des Bezirks-Oberkommissärs Viktor Dzerowicz die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Chabówka-Zakopane statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche 8585 Aktien mit 858 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Jahre 1904:

1. Linie Chabówka — Zakopane: Transporteinnahmen K 342.389·66 (gegen K 308.165·98 im Jahre 1903), verschiedene Einnahmen K 3909·19 (K 9061·03), Betriebsausgaben K 166.585·03 (K 146.172·46), sonstige und sozietäre Auslagen K 47.092·33 (K 45.678·17), Betriebsüberschuß K 132.621·49 (125.376·38). Zuzüglich der Aktivzinsen per K 1839·90 (K 819·03) und abzüglich des Erfordernisses für den Anlehensdienst per K 97.226·53 (K 95.499·90) ergab sich ein Jahresertrag von K 37.234·86 (K 30.695·51). Einschließlich des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 1036·24 (K 5132·29) standen K 38.271·10 (K 35.827·80) zur Verfügung der Generalversammlung.

2. Linie Nowytarg—Suchahora (und zwar für die Betriebsperiode vom 1. Juli 1904 bis Ende 1904). Transporteinnahmen K 11.562·01, verschiedene Einnahmen K 8904·39, Betriebsausgaben K 15.778·84, sonstige und sozietäre Auslagen K 6837·18 und Betriebsdefizit K 2149·62; letzterer Abgang wird von der Staatseisenbahnverwaltung gestundet.

Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloß die Generalversammlung, aus dem Gewinne der Linie Chabówka—Zakopane K 765·42 (K 716·56) in den Baureservefonds dieser Linie zu hinterlegen, K 37.012·50 (K 34.075·—) als $3^{15}/_{16}$prozentige ($3^{5}/_{8}$prozentige) Dividende an die Prioritätsaktien zu verteilen und K 493·18 (K 1036·24) auf neue Rechnung vorzutragen. Nach durchgeführter Wiederwahl des Verwaltungsratsmitgliedes Kasimir Ritter Czerny von Schwarzenberg erfolgte die Wahl des Revisionsausschusses, womit die Generalversammlung schloß. [E.-M.-Z. 36.912.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst dem Oberkontrollor Johann Drobil der Militärbahn Banjaluka-Doberlin das goldene Verdienstkreuz mit der Krone zu verleihen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro November 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Meterzentner			
Weizen	1726·09	3965·06	2578·94	3112·21
Roggen	308·71	1314·19	1467·16	155·74
Gerste	632·74	405·81	402·80	635·75
Hafer	132·48	1012·73	705·52	439·69
Mais	2117·01	504·01	1299·35	1321·67
Mehl	1418·34	1309·55	1137·95	1589·94
Wein	5478·28	266·17	491·74	5252·71
Verschiedene	1460·99	5474·29	4694·96	2240·32
Zusammen	13274·64	14251·81	12778·42	14748·03
Versicherungswert K	480.800	168.800	143.100	506.500

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	21	2	2	21
Versicherungswert K	125.600	58.100	42.000	141.700
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswert K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Öffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat November 1905.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten November 1905	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten November 1905
		vom ersten bis letzten November		
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	59.277	41.054	39.232	61.099
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	9.843	611	2.953	7.501
Hafer	17.355	25.065	17.592	24.828
Korn	7.852	7.873	7.402	8.323
Mais	157	226	226	157
Rübsen	16.923	469	2.010	15.382
Gerste	99	2.992	2.993	98
Diverse	7.048	3.818	6.056	4.810
Assekuranzwert . . K	1,203.343	380.570	426.358	1,157.555

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten November 1905	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten November 1905
		vom ersten bis letzten November		
Lagerscheine:				
Stück	1	8	—	9
Versicherungswert . . K	51.300	174.600	—	225.900
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 23 Arbeitstagen 349.069 kg, Assekuranzwert von K 35.084

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	November 1905				November 1904			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt	209.138	144.746	156.963	196.921	385.731	109.286	169.738	325.279
Darunter:								
Weizen	10.446	11.263	13.584	8.125	27.914	15.252	20.853	22.313
Roggen	7.044	18.559	18.108	7.495	21.906	18.916	23.592	17.230
Gerste	49.523	37.431	40.050	46.904	15.025	7.445	11.101	11.369
Hafer	62.879	42.410	39.226	66.063	182.832	29.963	54.748	158.047
Mais	6.920	5.429	5.662	6.687	70.420	5.341	29.590	46.171
Hirse	1.947	478	731	1.694	617	98	241	474
Bohnen	1.916	4.393	3.898	2.411	2.051	2.303	3.322	1.032
Erbsen	1.267	101	218	1.150	2.656	599	528	2.727
Malz	811	136	263	684	262	227	195	294
Reps	15.287	197	6.657	8.827	9.862	100	3.663	6.299
Hanfsamen	35	404	279	160	285	297	359	223
Wicken	674	269	340	603	3.644	234	1.205	2.673
Mehl	4.165	13.988	14.039	4.114	16.814	12.745	12.493	17.066
Kleie	2.022	1.129	1.154	1.997	3.337	2.335	1.232	4.440
	164.936	136.187	144.209	156.914	357.625	95.855	163.122	290.358
Spiritus	5.594	—	2.127	3.467	1.320	—	1.320	—
Zucker	390	—	76	314	580	—	152	428
Wein	14.766	642	2.352	13.056	5.152	1.958	478	6.632
Öle und Fette	1.413	142	504	1.051	1.021	398	404	1.015
Sonstige Waren	22.039	7.775	7.695	22.119*	20.033	11.075	4.262	26.846†
Mittlere Tagesbewegung	12.571 Meterzentner				11.626 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	4,682.660	1,876.350	2,083.140	4,475.870	7,275.490	1,379.610	2,271.310	6,383.790

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	29	7	15	21	58	8	23	43
Versicherungswert . . . K	324.350·—	172.400·—	361.100·—	135.650·—	1,098.400·—	196.200·—	560.200·—	734.400·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	2	—	—	2
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	3.200·—	—	—	3.200·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	2.406·57	—	—	2.406·57

*) Darunter 655 Meterzentner Linsen.

†) Darunter 2734 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 10. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Holz der Position H—18 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von Wittingau k.k.St.B. nach	Heller für 100 kg
Floridsdorf-Jedlesee Ö.N.W.B.	84
Korneuburg Ö.N.W.B.	81

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 15. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII 1905. [2030]

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für Nüssetransporte.

In der Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Nüssen mit Herkunft von Perigueux (Station der Orleánsbahn), sowie von Stationen der Linien Perigueux—Brive—Tulle, Brive—St. Denis près Martel—Souillac, Brive—Souillac—Sarlat und westlich nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	Nach Wien I K.E.B. (Westbahnhof) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10.000 kg
	für den Frachtbrief und Wagen	
	Franken für 1000 Kilogramm	
Bregenz trans.	33·60	33·60
Buchs trans.	33·60	33·60
Lindau trans.	33·60	33·60
Romanshorn trans.	37·40	36·60

Diese Frachtsätze finden Anwendung:

1. Auf Transporte mit direkten Frachtbriefen von Perigueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien, welche in Bregenz, Buchs (Rheintal), Lindau oder Romanshorn zur Umkartierung gelangen;

2. auf Transporte ab Perigueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs (Rheintal), Lindau oder Romanshorn adressiert sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen reexpediert werden.

Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Bregenz, Buchs (Rheintal), Lindau oder Romanshorn begleitet haben und aus welchen ersehen werden muß, daß die Sendungen tatsächlich von Perigueux oder von Stationen der vorgenannten französischen Linien stammen, nachzuweisen.

Wien, am 16. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.502/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2031]

Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Ungarn.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Frachtsätze im Verkehre mit Bielefeld Ost

Die im Tarife, Teil II, Heft 3, des Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes für den Verkehr mit Bielefeld enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 36 (Obst, getrocknet, u. s. w.) und Nr. 52 a (Hanf und Flachs) abzüglich je 5 Pfg. und des Ausnahmetarifes Nr. 52 b (Hanf und Flachs) abzüglich je 3 Pfg. pro 100 kg finden auch ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, für den Verkehr mit Bielefeld Ost Anwendung.

Wien, am 15. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2032]

Westungarisch-Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Sand der Pos. E—17 a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905, und zwar a) wenn unverpackt, b) wenn verpackt, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen im Verkehre von Mária-Sasvár nach Traiskirchen E.W.A. die Frachtsätze von a) 65 Heller und b) 68 Heller für 100 kg im Kartierungswege in Kraft.

Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 13. Dezember 1905.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2033]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Ergänzungen und Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten im Rahmen des obenbezeichneten Tarifes folgende Ergänzungen und Änderungen in Kraft:

1. Die Station Garsten der k. k. österr. Staatsbahnen wird mit den Frachtsätzen der Station Steyr in
a) den allgemeinen Klassenguttarif (Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen und Spezialtarife);
b) die Ausnahmetarife 12 A—G;
c) den Ausnahmetarif für Artikel des Ausnahmetarifes 12 G im Verkehre nach Deutschland, sowie
d) die Ausnahmetarife 16 und 17
einbezogen.

2. Die Station Neulengbach der k. k. österr. Staatsbahnen wird in den allgemeinen Klassenguttarif mit folgenden auf Seite 7 des Tarifnachtrages I nachzutragenden Teilfrachtsätzen aufgenommen:

Mk. 7·01 für 100 kg in Eilgut,
„ 2·63 „ 100 „ „ Stückgut I,
„ 2·18 „ 100 „ „ „ II.

3. Die Station Mettmann wird in den allgemeinen Klassenguttarif, die Station Neumühl in den Spezialtarif III, die Station Mülheim (Ruhr)-Saarn in die Eil- und Stückgutklassen mit folgenden Teilfrachtsätzen der Schnittafeln B einbezogen.

Nachzutragen auf Seite	Deutsche Stationen nach und von	Bahnbezeichnung	Eilgut	Stückgut I	Stückgut II	Wagenladungsklassen A₁	Wagenladungsklassen B	Spezialtarife A₂	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III
			Frachtsätze für 100 kg in Mark								
14 des Tarifes	Mettmann	Elb.	—	—	—	4·60	4·04	3·43	3·12	2·44	1·56
20 des Tarifes	Mettmann	Elb.	—	—	—	2·47	2·19	1·82	1·64	1·29	0·84
5 des Nachtrages I	Mettmann	Elb.	11·32	5·65	5·65	—	—	—	—	—	—
9 des Nachtrages I	Mettmann	Elb.	11·66	5·83	5·83	—	—	—	—	—	—
15 des Tarifes	Neumühl	Ess.	—	—	—	—	—	—	—	—	1·61
21 des Tarifes	Neumühl	Ess.	—	—	—	—	—	—	—	—	0·90
5 des Nachtrages I	Mülh. (Ruhr)-Saarn	Ess.	11·52	5·75	5·75	—	—	—	—	—	—
9 des Nachtrages I	Mülh. (Ruhr)-Saarn	Ess.	11·86	5·93	5·93	—	—	—	—	—	—

4. Die Station Mauthausen wird in den Ausnahmetarif 2 A (Holz) mit folgendem Teilfrachtsatze der Schnittafel A aufgenommen. (Seite 4 des Nachtrages II.)

Von	Bahnbezeichnung	Schnitt I A — Frachtsatz für 100 kg in Mark
Mauthausen	k.k St.B.	0·43

5. Der auf Seite 4 des Tarifnachtrages X aufgeführte Teilfrachtsatz des Schnittes I A des Ausnahmetarifes 2 im Verkehre mit Spielfeld gilt nur für Holzstoff dieses Ausnahmetarifes.

6. Die Station Föderlach-Faakersee der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wird mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 3 b für Blende u. s. w. einbezogen:

Nach	Von Föderlach-Faakersee — Für 100 kg in Mark
Berge-Borbeck	2·19
Berg. Gladbach	2·09
Dortmund K.M.	2·18
Dortmund Rangierbhf.	2·18
Letmathe	2·11
Münsterbusch	2·17
Neumühl	2·19
Stolberg	2·17

7. An Stelle der Sätze des Ausnahmetarifes 6 (Ton) für St. Michele auf Seite 4 des Nachtrages VIII treten die folgenden:

	St. Michele S.B.	
	a	b
Siershahn	1·83	1·96
Wirges	1·82	1·95

8. Die Station Oberhausen West (Direktionsbezirk Essen) wird mit den Frachtsätzen der Station Oberhausen in den Ausnahmetarif 12 (Eisen u. s. w.) einbezogen.

9. Die Stationen Cabel, Geisweid, Harkorten, Rath, Velbert und Vogelsang des Direktionsbezirkes Elberfeld werden in den Ausnahmetarif für Artikel des Ausnahmetarifes 12 G im Verkehre nach Deutschland einbezogen, und zwar:

Cabel mit den Sätzen der Station Hagen, gekürzt um Mk. 0·02 für 100 kg;
Geisweid mit den Sätzen der Station Creuzthal, gekürzt um Mk. 0·01 für 100 kg;
Harkorten mit den Sätzen der Station Hagen-Delsterw;
Rath mit den Sätzen der Station Düsseldorf-Derendorf, erhöht um Mk. 0·01 für 100 kg;
Velbert mit den Sätzen der Station Solingen, erhöht um Mk. 0·05 für 100 kg;
Vogelsang mit den Sätzen der Station Haspe.

10. Die Stationen Schalke Süd des Direktionsbezirkes Essen und Elberfeld-Varresbeck des Direktionsbezirkes Elberfeld werden in den Ausnahmetarif 13 für Graphit einbezogen, und zwar:

Schalke Süd mit den Frachtsätzen der Station Gelsenkirchen;
Elberfeld-Varresbeck mit den Frachtsätzen der Station Elberfeld.

11. Die Stationen Baden Frachtenbahnhof, Bruneck, Hall, Ischl, Klein-Reifling, St. Peter, Toblach und Wiener Neustadt werden in den Ausnahmetarif 16 (Steinkohlen u. s. w.) mit folgenden Teilfrachtsätzen der Schnitttafel A einbezogen. (Seite 60/61 des Tarifes.)

Österreichische Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I Frachtsätze für 100 kg in Mark
Baden Frachtenbhf.	S.B.	0·83
Bruneck	S.B.	0·72
Hall	S.B.	0·44
Ischl	k.k.St.B.	0·43
Klein-Reifling	k.k.St.B.	0·54
Lend	k.k.St.B.	0·43
St. Peter	S.B.	1·45
Toblach	S.B.	0·79
Wiener Neustadt	S.B.	0·83

12. Die Stationen Bottrop Westfalen, Ermelinghof und Oberhausen West werden in den Ausnahmetarif 16 (Steinkohlen u. s. w.) mit folgenden Teilfrachtsätzen der Schnittafel B einbezogen. (Seite 62 des Tarifes.)

Deutsche Stationen	Bezeichnung	Schnitt I	Schnitt II
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Bottrop Westfalen	Ess.	1·345	1·30
Ermelinghof	Mü.	1·345	1·35
Oberhausen West	Ess.	1·335	1·28
Recklinghausen Ost	Ess.	1·355	1·33

13. An Stelle der in den Tarifnachträgen IX und X enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 A (Gaskoks) tritt der nachstehende

Ausnahmetarif 16 A für Gaskoks,

wenn von Gasanstalten versandt, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen mit Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht.

Für Wagen mit einem Ladegewichte von weniger als 15 t wird nur ein solches von 10 t gerechnet.

Die Tarifsätze ergeben sich durch Zusammenstoß der Teilfrachten der Schnitte I, II, III oder IV in der Schnittafel A mit den Teilfrachten der Schnitte gleicher Nummer in der Schnittafel B.

Schnittafel A.

Österreichische Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I	Schnitt II	Schnitt III	Schnitt IV
		Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Baden Frachtenbhf.	S.B.	0·83	—	—	—
Bischofshofen	k.k.St.B.	—	0·26	—	—
Bludenz	k.k.St.B.	—	—	—	0·29
Bozen-Gries	S.B.	—	—	0·70	—
Bregenz	k.k.St.B.	—	—	—	0·13
Bruneck	S.B.	—	—	0·65	—
Dornbirn	k.k.St.B.	—	—	—	0·16
Feldkirch	k.k.St.B.	—	—	—	0·24
Götzis	k.k.St.B.	—	—	—	0·20
Graz	S.B.	1·06	—	—	—
Hall	S.B.	—	—	0·37	—
Hard-Fussach	k.k.St.B.	—	—	—	0·13
Hohenems	k.k.St.B.	—	—	—	0·20
Innsbruck	k.k.St.B. u. S.B.	—	—	0·40	—
Ischl	k.k.St.B.	0·43	—	—	—
Klein-Reifling	k.k.St.B.	0·54	—	—	—
Landeck	k.k.St.B.	—	—	—	0·48
Lend	k.k.St.B.	—	0·31	—	—
Linz	k.k.St.B.	0·37	—	—	—
Mori	S.B.	—	—	0·88	—
Schwaz	S.B.	—	—	0·29	—
St. Peter	S.B.	1·45	—	—	—
Trient (Trento)	S.B.	—	—	0·82	—
Toblach	S.B.	—	—	0·72	—
Villach	k.k.St.B. u. S.B.	0·88	—	—	—
Wiener Neustadt	S.B.	0·83	—	—	—
Wilten	k.k.St.B.	—	—	0·40	—

Schnittafel B.

Deutsche Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I	Schnitt II	Schnitt III	Schnitt IV
		Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Aachen-Cölntor	C.	1·38	1·52	1·45	1·29
Barmen-Rittershausen	Elb.	1·35	1·49	1·42	1·27
Bonn	C.	1·24	1·38	1·31	1·15
Coblenz Rheinb.	C.	1·16	1·30	1·23	1·07
Cöln-Ehrenfeld	C.	1·29	1·43	1·36	1·20
Crefeld	C.	1·36	1·50	1·43	1·27
Düren	C.	1·33	1·48	1·40	1·24
Düsseldorf-Grafenberg	Elb.	1·34	1·48	1·41	1·26
Duisburg	Ess.	1·36	1·51	1·43	1·28
Elberfeld	Elb.	1·34	1·48	1·41	1·26
Essen Hauptbhf., Fil. Krupp	Ess.	1·38	1·52	1·45	1·30
Essen Nord, Fil. Krupp	Ess.	1·38	1·53	1·45	1·30
Lüdenscheid	Elb.	1·37	1·52	1·44	1·30
Mülheim a. Rh.	Elb.	1·28	1·43	1·35	1·20
M. Gladbach	C.	1·36	1·50	1·43	1·27
Oberhausen	Ess.	1·37	1·52	1·44	1·29
Remscheid	Elb.	1·34	1·48	1·41	1·26
Ronsdorf	Elb.	1·35	1·49	1·42	1·27
Schalke	Ess.	1·38	1·53	1·46	1·32
Solingen	Elb.	1·32	1·47	1·39	1·24

14. Für Ferrosilicium, auf elektrischem Wege hergestellt, und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen treten folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Matrei (S.B.) nach	Für 100 kg in Mark
Düsseldorf-Bilk	3·61
Düsseldorf-Derendorf	3·63
Düsseldorf-Grafenberg	3·65
Düsseldorf Hafen	3·60
Düsseldorf-Lierenfeld	3·65
Düsseldorf-Reisholz	3·66

Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Versender und Empfänger.

15. Für hölzerne Werkzeugstiele treten folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Losenstein nach	Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	in Wagenladungen von mindestens 5000 kg	10.000 kg
	Für 100 kg in Mark		
Cronenberg	7·35	4·48	3·14
Düsseldorf-Bilk	7·25	4·41	3·10
Düsseldorf-Derendorf	7·23	4·40	3·09
Düsseldorf-Grafenberg	7·26	4·42	3·10
Düsseldorf Hafen	7·25 *)	4·42	3·10
Düsseldorf-Lierenfeld	—	4·39	3·08
Düsseldorf-Reisholz	7·17	4·36	3·06
Hagen	7·26	4·42	3·07
Rummenohl	7·37	4·49	3·12
Werdohl	6·96	4·23	2·97

*) Nur gültig für Sendungen von mindestens 2000 kg.

16. Die Station Selzthal der k. k. österr. Staatsbahnen wird mit den um Mk. 0·09 für 100 kg gekürzten Sätzen der Station Mautern in den Ausnahmetarif 42 einbezogen.

17. Nachzutragen auf Seite 10/11 des Tarifnachtrages IX:

	Schnitt II A	Schnitt II B
bei Aßling	4·43	3·32
„ Jauerburg	4·43	3·32
„ Laibach	5·18	—
„ Krainburg	4·83	—

18. Zu streichen auf Seite 10/11 des Tarifnachtrages IX:
Bei Aßling und Jauerburg die Teilfrachtsätze des Schnittes I A und B;
bei Laibach und Krainburg die Teilfrachtsätze des Schnittes I A.

19. Abzuändern:

Seite		von	auf
16 des Tarifes	der Teilfrachtsatz des Spezialtarifes III bei Vohwinkel	1·62	1·53
4 des Nachtrages VI	der Teilfrachtsatz des Ausnahmetarifes 2 C — Schnitt I — für Paternion-Feistritz	0·90	0·87 *)
4 des Nachtrages IX	der Satz des Spezialtarifes III für Westerhausen—Wr. Neustadt	2·57	2·51
22 des Nachtrages IX	der Satz des Schnittes I A und B bei Aßling	4·03	3·71
„	„ „ „ „ „ „ „ „ Jauerburg	4·07	3·71
„	„ „ „ „ „ „ „ „ Krainburg	4·21	4·02
„	„ „ „ „ „ „ „ „ Laibach	4·35	4·21

*) Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht.

Auf Seite 22 des Nachtrages II sind die Teilfrachtsätze der Schnittafel A im Ausnahmetarife 15 wie folgt abzuändern:

	Frachtsätze für 100 kg in Mark a	b
Klagenfurt	—	0·95 *)
Villach	0·94 *)	0·89 *)

*) Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladewicht.

Auf Seite 37 des Nachtrages IV sind folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 33 abzuändern:

Rothe Erde	Frachtsätze für 100 kg in Mark	Rothe Erde	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Bozen-Gries	2·01	Roveredo	2·12
Brixen	1·95	Salurn	2·05
Lavis	2·08	St. Michele	2·06
Mori	2·13	Trient (Trento)	2·09
Neumarkt-Tramin	2·04	Waidbruck	1·98

Diese Sätze gelten bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht.

Bei den Stationen Bocholt und Isselburg-Anhalt ist die Bezeichnung „Ess" in „Mü" abzuändern.

20. Änderung von Stationsnamen.

Bisherige Bezeichnung	Neue Bezeichnung
Buer	Buer Süd
Cabel	Kabel
Gladbeck	Gladbeck Ost
Lünen	Lünen Nord
Broich	Mühleim Ruhr-Broich
Saarn	Mühleim Ruhr-Saarn
Speldorf	Mühleim Ruhr-Speldorf
Styrum	Mühleim Ruhr-Styrum
Recklinghausen	Recklinghausen Hauptbhf.
Recklinghausen-Bruch	Recklinghausen Süd
Andiesenhofen	Antiesenhofen
Flauerling	Flaurling
Klamm	Klamm-Schottwien
Kranichsfeld	Kranichsfeld-Frauheim
Lend-Gastein	Lend
Marburg	Marburg Hauptbahnhof

Hierdurch wird die Kundmachung [1333] im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 107 vom 16. September 1905 aufgehoben.

Wien, am 15. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.993/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2034]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Frachtgüter nach Granica, Warschau-Wiener Bahn, und darüber hinaus werden ab 18. Dezember 1905 wieder angenommen.

Wien, am 18. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2035]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der Kürzung der Ladefristen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 118 vom 12. Oktober 1905 mit Kundmachung vom 11. Oktober 1905 verlautbarte Herabsetzung der Ladefristen auf den sämtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (mit Ausnahme der dalmatinischen) tritt mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 außer Kraft.

Wien, am 19. Dezember 1905. E.-M.-Z. 57.654/05.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2036]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung des Tarifnachtrages III.

Mit 1. Jänner 1906 — für Frachterhöhungen mit 15. Februar 1906 — tritt der Nachtrag III zum Elbe-Umschlagstarife für Österreich vom 1. Jänner 1904 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Ergänzungen und Änderungen der besonderen Bestimmungen, der Zwischenlagerungsbestimmungen, der Klassenguttarife, sowie der Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den beteiligten Bahnen zum Preise von 40 Heller oder 35 Pfg. erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2037]

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Februar 1906, resp. (bezüglich der Positionen 6, 7, 8, 9 und 10) 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark	Bedingungen
1.	Hohlglaswaren des Ausnahmetarifes Nr. 28	Grünthal	Mülheim a. Rh.	ad 1. a) 6·63 b) 4·17 c) 3·06 ad 2. a) 7·14 b) 5·46 c) 4·89	1. unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose (auch in Bündeln) in Heu, Stroh u. dgl. verladen oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Ballenkisten; 2. in anderer Verpackung: a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief; c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief
2.	Traß- und Tufsteine des Ausnahmetarifes Nr. 46	Brohl	Reichenau bei Gablonz	a) 1·53 b) 1·48	a) Trass-, b) Tuffsteine. Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des Wagens, unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht
3.	Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes Nr. 12	Neschwitz bezw umgekehrt.	den im Ausnahmetarife aufgenommenen Stationen	Die für die Station Schreckenstein Ö.N.W.B. bestehenden Frachtsätze	
4.	Stückgüter der Klasse I Klasse II	Butschowitz und umgekehrt	den im Tarife aufgenommenen Stationen	Anstoß von Mark 0·39 0·32 an die für Brünn St.E.G. bestehenden Frachtsätze	

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark	Bedingungen
5.	Frisches Obst des Ausnahmetarifes Nr. 20	Böhm.-Skalitz	1. Düsseldorf-Bilk 2. Düsseldorf-Derend	ad 1. / ad 2. I. a) 7·14 / 7·13 b) 6·88 / 6·87 c) 5·97 / 5·96 d) 5·38 / 5·37 II. a) 5·96 / 5·95 b) 5·12 / 5·11	I. verpackt, und zwar: a) bei Aufgabe als Eilstückgut; b) bei Aufgabe als Frachtstückgut; c) bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief; d) bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief; II. unverpackt,*) und zwar: a) bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief; b) bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. *) Gültig nur im Verkehre aus Österreich
6.	Glaubersalz (schwefelsaures Natron, Natriumsulfat), kalziniert oder kristallisiert	Hönningen a. Rhein	Helenenschacht Station	1·48	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief
7.	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Poschetzau	Düsseldorf-Bilk . . . " -Derend . " -Grafenb. . " -Hafen . . " -Lierenf. . " -Reisholz . .	1·49 (Bilk, Derend, Grafenb., Hafen, Lierenf.) 1·50 (Reisholz)	
		und umgekehrt			
8.	Lumpen und Lumpenabfälle, auch altes Tauwerk	Cöln-Bonnthor " -Deutz " -Ehrenfeld " -Hafen " -Nippes (neuer Bhf.) " -Süd	Skalitz-Boskowitz	2·30	
9.	Zinkschlacken Zinkasche	Altenessen	Settenz	1·66	

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark	Bedingungen
10.	Frische Heringe (bei eilgutmäßiger Beförderung)	Cöln Eilgutabfertigung	Nestersitz-Pömmerle	a) 3·73 b) 3·38	Zahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief
11.	Ton, auch Schieferton, des Ausnahmetarifes Nr. 6 B	Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Brohl	1·54	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht
12.	Graphit u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 13	Schalke Süd	den im nebengenannten Ausnahmetarife enthaltenen Stationen	Die für die Station Gelsenkirchen bestehenden Frachtsätze	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief

Wien, am 15. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.688/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2038]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Änderung von Frachtsätzen des Tarifes, Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die in dem vom 1. Februar 1904 gültigen Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, enthaltenen Frachtsätze bezüglich folgender Stationen außer Kraft gesetzt und durch nachstehende Frachtsätze ersetzt:

Frachtsätze für 100 kg in Heller

Nach oder von	Eilgut gewöhnliches	Eilgut ermäßigtes und besonders ermäßigtes	Frachtgut Klasse I	Frachtgut Klasse II	Frachtgut sperrige Güter	Frachtgut Klasse A bei Aufgabe von 5000 Kilogramm	Frachtgut Klasse A bei Aufgabe von 10.000 Kilogramm	Frachtgut Klasse B	Frachtgut Klasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3	Ausnahmetarife I	Ausnahmetarife II	Ausnahmetarife III a	Ausnahmetarife III b	Ausnahmetarife IV a	Ausnahmetarife IV b	Ausnahmetarife IV c	Ausnahmetarife V
Benedekfalva	2251	1124	1097	776	1634	575	551	396	331	418	331	267	256	230	—	—	650	543	438	420
Égerhát	2245	1120	1093	774	1630	573	549	394	330	416	330	270	256	230	—	—	648	541	436	418
Feherszék	2187	1092	1065	752	1586	557	533	382	321	404	321	262	248	222	—	—	626	525	420	402
Kövár-Hosszúfalu	2171	1084	1057	746	1574	552	528	378	318	400	318	260	246	220	—	—	620	520	415	397
Nagy-Nyires	2206	1101	1074	759	1601	562	538	386	324	408	324	265	251	225	—	—	633	530	425	407
Sülelmed	2222	1109	1082	765	1613	567	543	389	326	411	326	267	253	227	—	—	639	535	430	412
Szamos-Udvarhely	2224	1111	1111	787	1641	583	559	395	333	424	332	264	260	230	—	—	661	551	446	428
Szilágy-Cseh	2286	1141	1114	789	1661	585	561	403	336	425	336	275	261	235	—	—	663	553	448	430

Wien, am 14. Dezember 1905. S.B. Z. 14.638-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2039]

Österreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einführung direkter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Reutte-Schönbichl bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Ausnahmefrachtsätze bei frachtgutmäßiger Beförderung der bezüglichen Artikel zur Einführung:

Ausnahmetarif Nr. 37.

Salz, und zwar Abteilung I: Fabriksalz;
„ II: Kochsalz (Chlornatrium), Meer-, Stein- und Sudsalz;
„ III: Viehsalz (denaturiertes Salz), zum menschlichen Genusse nicht geeignet, in Säcken verpackt, ferner unverpackt in Würfeln zu 5 kg gepreßt (Viehsalzlecksteine)

a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;
b) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
c) „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „ „

Zwischen Pfronten-Steinach und	Abteilung								
	I			II			III		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Frachtsätze in Mark für 100 kg								
Reutte	0·42	0·34	0·22	0·42	0·34	0·32	0·39	0·34	0·22
Vils	0·31	0·24	0·18	0·31	0·24	0·22	0·29	0·24	0·18

Ausnahmetarif Nr. 106.

Kohlen, mineralische, der Pos. K—26 des Tarifes, Teil I, Abteilung B, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht.

Zwischen Pfronten-Steinach und	Frachtsätze in Mark für 100 kg
Reutte	0·22
Vils	0·18

Wien, am 18. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.660/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2040]

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den Französischen Ostbahnen via Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)

Einhaltung der erreichbar billigsten Frachten für Güter aller Art zwischen Wien I K.E.B. (Westbahnhof) und Wien Hauptzollamt einerseits und Paris anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906 wird bei Zusammenladung von Mode-, Konfektions- und Tapisseriewaren, ferner von Stoffen, Garnen, Bändern, Teppichen, Geweben, Bekleidungsstücken u. s. w., welche Seide oder Wolle enthalten, mit solchen Frachtgütern, welche in Gemäßheit des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1906 — Position 929 der Güterklassifikation — bei Aufgabe als Frachtgut dem Ausnahmetarife IV zugewiesen sind, die nach den Bestimmungen auf Seite 9, Ziffer 7 und 8, des bezeichneten Tarifes auf Grund des höchsten, für einen Teil der Sendung gültigen Tarifsatzes zu berechnende Fracht im Rückvergütungswege auf jene Beträge zurückgeführt, welche sich zur Zeit der Aufgabe durch Umkartierung der Sendung in Buchs und Delle ergeben hätten.

Die Liquidierung der entfallenden Differenzen erfolgt gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente spätestens zwei Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien erliegen müssen.

Wien, am 15. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.681/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2041]

Wiener Überfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903.

Verkehrsbeschränkungen in „Wien Lagerhaus".

Mit sofortiger Gültigkeit erhält der erste Absatz auf Seite 24 des Wiener Überfuhrtarifes, gültig vom 1. Juli 1903, nachstehende geänderte Fassung:

„Wien Lagerhaus ist nur für den Verkehr mit dem Lagerhause der Stadt Wien eröffnet. — Die Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtgütern unter einer anderen als der Firma der Lagerhausverwaltung kann in Wien Lagerhaus nur unter Vermittlung der erwähnten Lagerhausverwaltung stattfinden.

Die Aufgabe, Abgabe und Einlagerung von Gütern in Wien Lagerhaus findet in allen Fällen nach Maßgabe des Reglements und der Gebührentarife des Lagerhauses der Stadt Wien statt. (Siehe hierzu den auf Seite 25 gedruckten Reglementauszug.)" .

Wien, am 18. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.730/05.

K. k. österr. Staatsbahnen

auch namens der beteiligten Verwaltungen.

V-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2042]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife und Reexpeditionstabellen.

Außerkrafttreten der dadurch ersetzten Tarife und Anhänge.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 gelangen zur Einführung:

1. Ein neuer Tarif, Teil II, Heft 1, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Mahlprodukten, ferner gebrauchten, leeren Säcken im Verkehre zwischen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien), Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn und k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Salzburg und Tirol), k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang anderseits unter gleichzeitiger Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. September 1897 mit sämtlichen Nachträgen.

2. Ein neuer Tarif, Teil II, Heft 2 (Klassenguttarif), im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Salzburg und Tirol), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn einerseits und Buda-Császárfürdö-kitérö, Budafok, Budafok délivasut, Budapest-Angyalföld, Budapest D.V., Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-Ferenczváros - marhavásártér, Budapest - Ferenczváros-sertésvásártér, Budapest - fövámház, Budapest - fövárosi közraktárak, Budapest - Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-kitérö, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Köbánya-alsó p. u., Köbánya-felsö p. u., Köbánya-hizlalda und Óbuda-Filatorigát anderseits, unter gleichzeitiger Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. Jänner 1902 samt Nachtrag I.

3. Neue Reexpeditionstabellen, Teil II, zu den bestehenden direkten Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Strecken Barcs inkl.-Zákány inkl., Sziszek inkl.-Savski-Marof inkl., Budapest, Csáktornya und Budafok délivasut), der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, ferner der Csáktornya-Zágráber (Zagorianer) Eisenbahn, der Somogyszobb Baroser, Vinkovci-Brčkaer, Vinkovci-Županje-Szávaparter und der ersten südwestlichen Grenz-Lokaleisenbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Niederösterreich und Steiermark), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien exkl. der Linie Kufstein—Avio und der Stationen Triest und Fiume), der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn und der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn anderseits unter gleichzeitiger Aufhebung des Anhanges zu den Verbandstarifen, Teil II (Inhalt Reexpeditionstabelle) vom 1. Oktober 1894 samt Nachträgen.

Exemplare dieser Drucksachen sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise:

ad 1. von . . . . K 4·— pro Stück
ad 2. „ . . . . „ 2·— „ „
ad 3. „ . . . . „ 1·— „ „

erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1905.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2043]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güteraufnahme.

Infolge der eingetretenen Kälte und der damit verbundenen Eisgefahr wird die Güteraufnahme an und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Pozsony (Preßburg) und Györ (Raab) am 20. Dezember, ferner speziell zwischen den beiden Stationen Wien und Budapest am 22. Dezember 1905 für heuer eingestellt.

Hiermit wird die Güteraufnahme an allen Stationen der Donau und deren Nebenflüssen für heuer geschlossen. Die Abwicklung des Schleppladungsverkehres erfolgt nach Maßgabe der Witterungsverhältnisse.

Wien, am 19. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2044]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehrsbeschränkungen infolge von Güterstauungen.

Infolge von Güterstauungen in diesseitigen Stationen sind außer der ab 18. Dezember 1905 verfügten Beschränkung des Verkehres nach Krakau noch folgende Verkehrsbeschränkungen notwendig geworden:

Es werden bis auf weiteres zur Beförderung nicht angenommen:

Frachtgüter nach Oderberg und Oświęcim oder darüber hinaus nach Anschlußbahnen, mit Ausnahme von lebenden Tieren, frischem Fleisch und von Kohle, Koks und Briketts.

Wien, am 19. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2045]

Tarif, Teil II, Heft I, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom I. Juni 1903.

Frachtsätze für Braunkohle von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen nach Kržeschitz Ö.N.W.B.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, gelangen folgende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Nach Kržeschitz Ö.N.W.B. von	Heller für 1000 kg
Bilin k.k.St.B.	422
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	434
Dux und Ladowitz	406
Franz Josef-Stollen	390
Holtschitz-Seestadtl	444
Karbitz	338
Komotau	450
Maria-Ratschitz	422
Mariaschein	352
Paredl	432
Schallan	369
Schönfeld	330
Schwaz-Kuttowitz	406
Settenz	382
Teplitz	374
Triebschitz	440
Türmitz	326
Ullersdorf	390
Trupschitz	530

In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten.

Teplitz, am 17. Dezember 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2046]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages XV zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Am 1. Jänner 1906 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Er enthält: Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarife und der Ausnahmetarife, Aufhebung von Frachtsätzen, sowie Stationsnamenänderungen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Jänner 1906.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 35 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 19. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.023/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. 2047]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines direkten Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1906 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt für Pflastersteine aus der Position S—51 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, von Skutsch Ö.N.W.B. nach Purkersdorf k.k.St.B. ein direkter Frachtsatz von 85 Heller pro 100 kg zur Berechnung.

Wien, am 17. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.374/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2048]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Güter des Spezialtarifes 3.

Mit Gültigkeit vom 6. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Frachtgüter des Spezialtarifes 3 laut Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905 bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung auch der übrigen für Güter des Spezialtarifes 3 allgemein gültigen Tarifbestimmungen folgende Kartierungsfrachtsätze in Kraft, und zwar:

Von oder nach	Hlubočep (k.k.St.B.)	Řepora (k.k.St.B.)
	Heller für 100 kg	
Čelakowitz (Ö.N.W.B.)	33	36
Melnik (Ö.N.W.B.)	48	51
Unter-Beřkowitz (St.E.G.)	44	44

Prag, am 18. Dezember 1905. B.E.B. Z. 48.078/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2049]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1903.

Tarifierung von Resonanzholz.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 ist im obenbezeichneten Tarife auf Seite 5 unter Abschn. IVe bei „Resonanzholz (Resonanzbretter, Resonanzböden)“ beizusetzen: „sämtlich unbearbeitet oder nur roh vorgerichtet, nicht zusammengeleimt oder sonstwie zusammengefügt“.

Wien, am 15. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.568/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. 2050

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach.

Tarif vom 1. Jänner 1902.

Frachtsätze für den Verkehr nach Sichrow S.N.D.V.B.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege,

längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für Braunkohlensendungen, welche an die Fürst Rohansche Forst- und Herrschafts-Direktion in Sichrow adressiert sind, folgende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Nach Sichrow S.N.D.V.B. von	Kronen für 10.000 kg
Karbitz A.T.E.	78
Mariaschein A.T.E.	79
Schönfeld A.T.E.	77
Türmitz A.T.E.	76
Rosenthal-Graupen k.k.St.B.	79
den übrigen Braunkohlenversandstationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen .	80

Teplitz, am 17. Dezember 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2051]

Elbe-Umschlagsverband.

Änderung des Tarifes, Teil I.

Auf Seite 130 des Tarifes, Teil I, für die Elbe-Umschlagsverkehre vom 1. Mai 1905 sind mit Gültigkeit ab 1. Jänner 1906 in der Position Z—3 „Ziegel, wenn unverpackt, und zwar:“ hinter dem Worte „unverpackt“ folgende Worte einzuschalten:

„im Falle der Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete auch verpackt.“

Wien, am 15. Dezember 1905.

Ö.N.W.B. Z. 136.127-A 5/05.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2052]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer einer Frachtermäßigung.

Die mit der Bekanntmachung vom 14. Februar 1905 für Sandsteinborzeln nach Tetschen bis zum 31. Dezember 1905 zugestandene Ermäßigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 20 des Binnengütertarifes der Sächsischen Staatseisenbahnen (vollspurige Linien), Teil II, Heft 1, um 25 Prozent wird bis zum 31. Dezember 1906 gewährt.

Dresden, am 18. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905. [2053]

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 142 vom 12. Dezember 1905 auf Seite 3213 enthaltenen Kundmachung [1920] ist der Frachtsatz für Emballagen im Verkehre mit der Station Bielitz von 262 auf **272** Heller richtigzustellen.

Wien, am 19. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.968/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905.

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

18. Dezember. Wegen Schneeverwehungen wurde in der Strecke Dolina—Wygoda, sowie in den Strecken Kolomea—Słoboda rungurska Grube und Kolomea Nadwornaer Vorstadt—Szeparowce—Kniaźdwor der Kolomeaer Lokalbahnen der Gesamtverkehr eingestellt.

Ausland.

Staatsbahngütertarife Gruppentarif I und Wechseltarife mit dieser Gruppe, Oberschlesischer und Niederschlesischer Steinkohlentarif. (Außerbetriebsetzung der Strecke Lubnica—Ujazd.) Mit Ende dieses Monates wird die Strecke Lubnica—Ujazd der Schmiegeler Kreisbahnen mit den Stationen Zielencin, Lechowo, Ujazd II und Ujazd I wegen Abbruches dieser Strecke dauernd außer Betrieb gesetzt und damit der Anschluß in Ujazd an die Staatsbahn aufgehoben. Sendungen nach den übrigen Kleinbahnstationen können daher von diesem Zeitpunkte ab nur noch über Altboyen befördert werden. In dem Übergangstarife für den Verkehr mit Kleinbahnen ist bei den Schmiegeler Kreisbahnen die Staatsbahnübergangsstation „Ujazd“ zu streichen, desgleichen in dem Oberschlesischen Steinkohlentarife die bei Station Ujazd für den Übergang nach den Schmiegeler Kreisbahnen besonders aufgeführten Frachtsätze.

Staatsbahngütertarife, Gruppen I/III und I/IV. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 wurden die Stationen Posen und Posen-Gerberdamm in den Ausnahmetarif 9s (Schiffsbaueisen) der oben genannten Tarife als Empfangsstationen aufgenommen. Von demselben Zeitpunkte ab wurde die Station Einswarden der Oldenburgischen Staatsbahn als Seehafenstation in die Eisenausnahmetarife S 5 und S 5 t des Staatsbahngütertarifes der Gruppen I/III mit den für Nordenham geltenden Frachtsätzen einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau.

Gruppenwechseltarif II/IV. (Nachtrag 6.) Am 1. Dezember 1905 trat der Nachtrag 6 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für neu eröffnete Stationen, ermäßigte Entfernungen für bereits in den Tarif einbezogene Stationen und ausgerechnete Entfernungen für die Gemeinschaftsstationen Aschaffenburg, Eberbach und Gemünden, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl für die Stationen Wittlich, Zeuthen und Friedenau, Ladestelle.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen, bei denen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Staatsbahngütertarif, Gruppe I. (Einbeziehung der Station Kohlfurt.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 wurde die Station Kohlfurt in den Ausnahmetarif 6d für Braunkohlen (auch pulverisiert), Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbriketts (auch Naßpreßsteine) als Versandstation aufgenommen.

Über die Anwendungsbedingungen und die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Pfennig								
									A	B	A	B	A	B			
2882 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 129.752-A 5/05	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 8 (Abteilung A und B) des in Spalte 8 genannten Tarifes	Korneuburg (Donaulände)	Hannover (Nordbahnhof) K.E.-D. H.	Unter Einhaltung der im Ausnahmetarife Nr. 8 (Abteilung A und B) des Teiles II. Heft 1, für den Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischen Verband enthaltenen Bestimmungen. Diese Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche nachweislich aus Slawonien stammen	ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Verband, Teil II, Heft 1, vom 1. April 1900	235	235	224	224	11	11	Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikat-Frachtbriefe, bezw. im Umschlagsverkehre der Schiffs-Frachtbriefe und Duplikat-Frachtbriefe für die Beförderung ab Korneuburg (Donaulände) bis längstens Ende April 1907	
					Herrenhausen K.E.-D. H.				236	236	225	225	11	11			
					Leutzsch K.E.-D. Ha.				163	162	152	152	11	10			
					Linden-Fischerhof K.E.-D. H.				237	237	226	226	11	11			
				Wien K.F.N.B., Ö.N.W.B., K.F.J.B. (k.k.St.B.), St.E.G.	Hannover (Nordbahnhof) K.E.-D. H.				242	242	231	231	11	11			
					Herrenhausen K.E.-D. H.				243	243	232	232	11	11			
					Leutzsch K.E.-D. Ha.				170	169	159	159	11	10			
					Linden-Fischerhof K.E.-D. H.				244	244	233	233	11	11			
			Holz des Ausnahmetarifes 3A	Korneuburg (Donaulände)	Berlin Schles. Bhf., Görlitz. Bhf., Anh.-Dresd. Bhf., Ost-Bhf.	Unter Einhaltung der im Ausnahmetarife Nr. 3A des Teiles II. Heft 2, für den Ostdeutsch-Österreichischen Verband enthaltenen Bestimmungen. Diese Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche nachweislich aus Slawonien stammen		Ostdeutsch-Österreichischer Verband, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900			168						
				Wien K.F.N.B., Ö.N.W.B., K.F.J.B. (k.k.St.B.), St.E.G.	Berlin Schles. Bhf., Görlitz. Bhf., Anh.-Dresd. Bhf.						175						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2883	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 121.422/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht)	Lieben Ö.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	448 Heller für 1000 kg	432 Heller für 1000 kg	16 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1907 bei der Österr. Nordwestbahn	Der ermäßigte Frachtsatz kann nur beansprucht werden für Sendungen, welche frachtbriefmäßig für ein mit der Station Lieben Ö.N.W.B. in Schienenverbindung stehendes Fabriksetablissement bestimmt sind und dahin zugeschoben werden
				Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg	Lieben Ö.N.W.B.				452 Heller für 1000 kg	436 Heller für 1000 kg	16 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege		
				Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht)	a) Lieben Ö.N.W.B. b) Prag Ö.N.W.B.				Direkte Frachtsätze bestehen nicht	a) 448 Heller für 1000 kg b) 450 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
				Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg	a) Lieben Ö.N.W.B. b) Prag Ö.N.W.B.					a) 452 Heller für 1000 kg b) 454 Heller für 1000 kg				
2884	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 129.363/05	Böhmischen Nordbahn	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Schwadowitz-Ripel	Stranov-Krnsko	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, bei Kohlen und Briketts mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei Koks mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Direkter Frachtsatz besteht nicht	753 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2885	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 131.363/05	beteiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Ölsaaten, Mais, Kukurutz, Kleie, Ölkuchen und Ölkuchenmehl	Brody (Bhf.) trs.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbe-Umschlagstarif für Südwestrußland vom 1. Jänner 1905		Pfennig 210*)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Stationen zwischen Magdeburg und Hamburg, ferner nach Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfg. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. Die nebenstehenden für Dresden-Elbkai eingestellten Frachtsätze ermäßigen sich für Kleie um 14 Pfg. für 100 kg. Die Frachtsätze gelten für in den nebenstehenden Grenzstationen mittels Eisenbahn anlangende Sendungen von sämtlichen russischen Stationen, ausschließlich Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizi
				Nowosielitza (Bhf.) trs.						244*)				
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.						227*)				
				Brody (Bhf.) trs.	Schönpriesen-Umschlag					205*)				
				Nowosielitza (Bhf.) trs.						239*)				
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.						222*)				
				Brody (Bhf.) trs.	Dresden-Elbkai					246				
				Nowosielitza (Bhf.) trs.						280				
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.						263				
2886	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 123.808/05	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar		Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. **Auflieferung eines Minimalquantums von 4000 metr. Tonnen** in der Zeit vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902	Heller für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Frachtbrief-Duplikate, konsigniert, spätestens bis Ende April 1907	
					Friedland i. B.				665	440	225			
					Habendorf				550	400	150			
					Raspenau				660	420	240			
					Reichenau bei Gablonz				550	380	170			
					Reichenberg S.N.D.V.B.				550	380	170			
					Tannwald-Schumburg				550	380	170			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2887 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 132.360/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische und Koks, als Frachtgut	Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode, Möhlten	a) den im zitierten Tarife vom 1. September 1897 enthaltenen und in der 6. Rubrik näher bezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Die Sendungen müssen frachtbriefmäßig nach einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direktionen: Innsbruck, Linz, Villach oder Wien (mit Ausnahme der Strecken: Gmünd bis Ziersdorf samt Seitenlinien und Sigmundsherberg bis Hadersdorf exkl., dann mit Ausnahme von Wien) bestimmt sein. Die Frachtbriefe müssen mit der Routenvorschrift: „Über Mittelsteine—Tinischt—Königgrätz—Kolin—Prag St.E.G." versehen sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der: ad a) k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897, ad b) Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	340 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1907	Falls sich innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der zitierten Tarife ermäßigen sollten, verringern sich die Nachlässe in gleichem Ausmaße
					b) Prag-Hrabovka transit mit der frachtbriefmäßigen Bestimmung nach den im zitierten Tarife vom 1. September 1897 nicht enthaltenen und in der 6. Rubrik näher bezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen						380 Heller für 1000 kg			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2888	**Österr. Nordwestbahn** Z. 139.482/05 (V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905)	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, sowie auf Plateauwagen verladene Straßenbahn- und Eisenbahnfahrzeuge als Frachtgut	Győr (Raab)	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Ö.N.W.B. transit	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach den nördlichen Seehafenstationen transit bestimmt sein. Auf Sendungen nach dem Innern Belgiens und der Niederlande findet die Begünstigung keine Anwendung	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906			135 Pfennig		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Namen des Versenders als Reklamanten lautenden Duplikat-Frachtbriefe über den Versand bis zur deutsch-österr. Grenzstation und den Weiterversand nach einem Seehafen transit, welche Dokumente der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen spätestens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
2889	**Österr. Nordwestbahn** Z. 131.661/05 (V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905)	beteiligten Verwaltungen	Holz des Kartierungs-Ausnahmetarifes Nr. 3 des in Salte 8 genannten Tarifes	Bánhida	Dresden-Elbkai Schönpriesen-Umschlag Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. August 1899		165 Pfennig 135 Pfennig*) 140 Pfennig*)		Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg

2890 — **Österr. Nordwestbahn** (V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905) — beteiligten Bahnen

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn, Galizien und der Bukowina.

(Wiedereinführung der Ausnahme-Tarife im Rückvergütungswege.)

Die im Elbeumschlags-Tarife für Ungarn vom 1. August 1899, in dessen Nachträgen I und II, ferner im Elbeumschlags-Tarife für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902 und in dessen Nachträgen I—IV enthaltenen Ausnahme-Tarife im Rückvergütungswege bleiben unter den gleichen Bedingungen ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906, in Kraft.

Ebenso behalten die im Nachtrag I des Elbeumschlags-Tarifes für Ungarn auf Seite 56 und 99 ab Siófok für Getreide u. s. w. enthaltenen Frachtsätze ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906, ihre Gültigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2891	Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn	beteiligten Verwaltungen	Gips, Gipsplatten und Gipsdielen	Puchberg a. Sch.	Nußdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 62		Im Kartierungswege	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern nicht statt. Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder dem Zollauslande bestimmt sein und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gelangen
					Heiligenstadt					63				
					Gersthof					64				
					Hernals					63				
					Ottakring					63				
					Penzing					60				
					Michelbeuern					64				
				über Feuerwerksanstalt—Sollenau—Klein-Schwechat										
				Puchberg a. Sch.	Aussig (Ö.N.W.B. und St.E.G.)					163				
					Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)					113				
					Prag (Ö.N.W.B. und St.E.G.)					122				
					Reichenberg					170				
					Schimitz St.E.G.					117				
					Teschen					138				
					Troppau					139				
					Turnau (S.N.D.V.B.)					144				
				über Feuerwerksanstalt—Sollenau—Wien E.W.A., bezw. Klein-Schwechat										
			Gips	Puchberg a. Sch.	Wien-Praterkai*)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg } zu jedem Frachtbrief und Wagen, c) das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei.				a) — b) 61 c) —				
					Wien-Donaukaibahnhof*)					a) — b) 60 c) —				
				über Feuerwerksanstalt—Sollenau—Klein-Schwechat										
				Puchberg a. Sch.	Bilin					a) — b) — c) 143				
					Budweis					a) — b) — c) 101				
					Eger					a) — b) — c) 140				
					Karlsbad (B.E.B.)					a) — b) — c) 170				
					Karlsbad K.J. (k.k.St.B.)					a) — b) — c) 170				
					Karlsbad Zentralbahnhof (k.k.St.B.)					a) — b) — c) 170				
					Prag St.B.					a) — b) — c) 122				
					Turnau (B.N.B.)					a) — b) — c) 144				
					Pisek					a) 272 b) 109 c) —				
					Pilsen					a) 306 b) 122 c) —				
				über Steinabrückl Sch.B.B.—St. Pölten										
			Gipsplatten, Gipsdielen	Puchberg a. Sch.	Wien-Praterkai*)					a) — b) 62 c) —				
					Wien-Donaukaibahnhof*)					a) — b) 60 c) —				
				über Feuerwerksanstalt—Sollenau—Klein-Schwechat										
				Puchberg a. Sch.	Bilin					a) — b) 143 c) —				
					Karlsbad (B.E.B.)					a) — b) 200 c) —				
					Karlsbad K.J. (k.k.St.B.)					a) — b) 200 c) —				
					Karlsbad Zentralbahnhof (k.k.St.B.)					a) — b) 200 c) —				
					Prag St.B.					a) — b) 122 c) —				
					Turnau (B.N.B.)					a) — b) 144 c) —				
					Pisek					a) 272 b) 130 c) —				
					Pilsen					a) 306 b) 146 c) —				
				über Steinabrückl Sch.B.B.—St. Pölten										

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2892	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Biedermannsdorf Station	Wien E.W.A.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen der einschlägigen Tarife (Teil I und II) und des Schleppbahnvertrages. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Beladung der in Biedermannsdorf zur Aufgabe kommenden Sendungen ist innerhalb der im Schleppbahnvertrage festgesetzten Fristen durch den Absender vorzunehmen, wogegen die Entladung in den Bestimmungsstationen durch die Empfänger in der durch die allgemein gültigen Tarifbestimmungen (Tarif, Teil I und II) vorgeschriebenen Frist zu erfolgen hat. Bei Überschreitung der tarifmäßigen Entladefrist wird für jeden Wagen und jede angefangene Stunde ein ermäßigtes Wagenstandsgeld von 10 Heller eingehoben	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, Teil I und II	16	12	4	Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen von dem mit der Station Biedermannsdorf durch ein Schleppgeleise verbundenen Ziegelwerk in Biedermannsdorf stammen. Für die Überstellung vom Ziegelwerk in die Station wird eine besondere Schleppbahngebühr von 1 Heller für 100 kg, mindestens aber 1 Krone für jeden verwendeten Wagen eingehoben
					Klein-Schwechat				16	12	4			
					Zentralfriedhof				13	11	2			
					Maria-Lanzendorf				11	10	1			
					Traiskirchen E.W.A.				11	10	1			
					Trumau				13	11	2			
					Ober-Waltersdorf				14	11	3			
					Tattendorf				16	12	4			
					Wr. Neustadt S.B. und Sch.B.B.				25	16	9			
					Klein-Wolkersdorf				28	20	8			
					Erlach				30	22	8			
					Pitten				31	22	9			
					Seebenstein				33	24	9			
					Scheiblingkirchen				36	26	10			
					Edlitz				38	28	10			
					Aspang				42	30	12			
	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebführende der Sch B.B.			Feuerwerks-Anstalt				40	16	24			
					Fischau				42	16	26			
					Winzendorf				46	30	16			
					Urschendorf				49	30	19			
					Willendorf				51	32	19			
					Unter-Höflein				54	35	19			
					Grünbach				58	37	21			
					Grünbach-Klaus				61	41	20			
					Puchberg a. Sch.				66	44	22			
		Eisenbahn Wien-Aspang	•	Klein-Schwechat	Tattendorf				24	22	2			
					Wr. Neustadt S.B. und Sch.B.B.				33	22	11			
					Klein-Wolkersdorf				36	33	3			
					Erlach				38	35	3			
					Pitten				39	36	3			
					Seebenstein				41	38	3			
					Scheiblingkirchen				44	41	3			
					Edlitz				46	43	3			
					Aspang				50	47	3			
		Eisenbahn Wien-Aspang	Güter aller Art und in jedem Gewichte	Biedermannsdorf Station	Ziegelwerk der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft in Biedermannsdorf					1 Heller für 100 kg, mindestens aber 1 Krone für jeden zur Überstellung verwendeten Wagen				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2893	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn	Eis und Schnee	Puchberg a. Sch.	Wr. Neustadt Sch.B.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Transportgebühren sind bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten. Im Falle vom Versender gedeckt gebaute Wagen zur Verladung verlangt und benützt werden, sind die Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt A—VI/b, anzuwenden. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	32 Heller	18 Heller	14 Heller	Im Kartierungswege		
2894	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905		Frachtgüter der Tarifklassen	Wr. Neustadt Sch.B.B. loko	Puchberg a. Sch.	Einhaltung der für die betreffende Tarifklasse bestehenden Tarifbestimmungen			Heller	Heller	Heller			
			I						62	56	6			
			II						56	51	5			
			A						49	40	9			
			B						42	38	4			
				oder umgekehrt										
2895	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905		Kohle, mineralische, Kohlenziegel (Briketts) und Kokes	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat Übergang		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohlen- und Brikettssendungen, bezw. für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen bei Kokessendungen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokalgütertarife, bezw. Gemeinschaftstarif vom 27. August 1900	Heller	Heller	Heller			
					Feuerwerksanstalt loko				40	36	4			
					Fischau				42	38	4			
					Winzendorf				46	42	4			
					Urschendorf				49	45	4			
					Willendorf				51	47	4			
					Grünbach				58	54	4			
					Puchberg a. Sch.				66	62	4			
				über Sollenau Sch.B.B.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2896 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang	zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn	Holz der Pos. H—17 a, b und c der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Puchberg a. Sch.	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Wird das Auf- oder Abladen über Verlangen der Partei von der Eisenbahn besorgt, so wird für jede dieser Leistungen eine Gebühr von 6 Heller für 100 kg eingehoben	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Heller 78	Heller 73	Heller 5	Im Kartierungswege		
2897 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905			Holzkohle der Tarif-Pos. H—25	über Feuerwerksanstalt-Sollenau		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Gemeinschaftsgütertarif vom 27. August 1900	70	58	12			
2898 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905			Bruchsteine	Puchberg a. Sch.	Biedermannsdorf-Zementfabrik	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Gemeinschaftstarif. Teil II, vom 27. August 1900	58	49	9			In dem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr für die Überstellung von der Station in die Zementfabrik in Biedermannsdorf bereits enthalten
				über Feuerwerksanstalt-Sollenau										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2899 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, der Tarif-Pos. K—29	Grünbach-Klaus (Verrechnungsstelle Grünbach)	Wiener-Neudorf Station	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller für 1000 kg 413		Im Kartierungswege		In den nebenstehenden Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren von den Bergwerksanlagen bereits inbegriffen
					Vösendorf-Siebenhirten Station					470				
				Unter-Höflein (Verrechnungsstelle Willendorf)	Wiener-Neudorf Station					392				
					Vösendorf-Siebenhirten Station					430				
				über Feuerwerksanstalt—Sollenau—Traiskirchen E.W.A.										
2900 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Grießkohle	Unter-Höflein	Biedermannsdorf Station	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Gemeinschaftstarif vom 27. August 1900	Heller 32	Heller 28	Heller 4			In den nebenstehenden Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren von den Bergwerksanlagen bereits enthalten
				Grünbach-Klaus					34	32	2			
				über Feuerwerksanstalt-Sollenau L.B.										
2901 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905			Kohle, mineralische, der Tarif-Pos. K—29	Grünbach-Klaus	Wien E.W.A.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Gemeinschaftstarif für den Verkehr zwischen der Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn vom 27. August 1900	Heller 46	Heller 42	Heller 4			In nebigen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren von den Bergwerksanlagen bereits enthalten
					Simmering E.W.A.				52	48	4			
					Zentralfriedhof				46	42	4			
				über Feuerwerksanstalt-Sollenau										
				Unter-Höflein	Wien E.W.A.				42	38	4			
					Simmering E.W.A.				48	44	4			
					Zentralfriedhof				42	38	4			
					Traiskirchen				32	30	2			
				über Feuerwerksanstalt-Sollenau										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2902 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Güter aller Art zum Betriebe des der Schneebergbahn gehörigen Hotels auf dem Hochschneeberg	Wien E.W.A. Klein-Schwechat Wr. Neustadt Sch.B.B. Puchberg a. Sch. oder umgekehrt	Hochschneeberg	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Während des Betriebes der Zahnradstrecke im Jahre 1906			Hinsichtlich der Eisenbahn Wien-Aspang und der Adhäsionsstrecke der Schneebergbahn 50 Prozent Nachlaß von den normalen Frachtsätzen der regulären Tarifklassen, hinsichtlich der Zahnradstrecke (gebührenfreiheit)				Sendungen nach oder von Wien oder Klein-Schwechat sind ausschließlich über Sollenau-Feuerwerksanstalt zu leiten
2903 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Eil- und Frachtgüter aller Art	sämtlichen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn	Sollenau-Übergang (nur für den Verkehr mit der k. u. k. Schleppbahn Felixdorf-Steinfeld), Feuerwerksanstalt loko	Frachtzahlung für a) Mengen unter 5.000 kg b) mindestens 5.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen c) " 10.000 kg " " " " " Einhaltung der für den betreffenden Artikel und die betreffende Tarifklasse bestehenden allgemeinen oder besonderen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an eine militärärarische Stelle adressiert sein und von derselben bezogen werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife		a) b) c) Die Frachtsätze des jeweilig gültigen Militärtarifes		Im Kartierungswege		Schleppbahngebühren sind in den zugestandenen Frachtsätzen nicht enthalten
2904 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Zement	Biedermannsdorf-Zementfabrik	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	19 Heller	17 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		In nebenstehendem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Biedermannsdorf bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
2905 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Schotter und Steine der Tarif-Pos. 8—51 a	Winzendorf	Wr. Neustadt Sch.B.B. Wöllersdorf Steinabrückl Sch.B.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Beförderung nur nach Maßgabe der leer zurückgehenden, für den Versand dieser Güter geeigneten Wagen. Auf- und Abladen innerhalb der tarifmäßigen Frist durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	14	8	6			In nebenstehendem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf bereits inbegriffen
2906 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905		Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle	Agfalva über Wr. Neustadt Sch.B.B.	Puchberg a. Sch.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokalgütertarife	55	50	5	Im Kartierungswege		Schleppbahngebühren in Puchberg a. Sch. sind in dem zugestandenen Frachtsatze nicht enthalten
2907 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Schwartlinge, Abfallholz, der Pos. 11—18 a	Wr. Neustadt Übergang	Biedermannsdorf (Ziegelwerk)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmäßigen Frist		Lokalgütertarif	32	15	17			In nebigem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Biedermannsdorf bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2908 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang**	beteiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Maria-Lanzendorf	Zentralfriedhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	11	7	4	Im Kartierungswege		Schleppbahngebühren sind in nebigem Frachtsatze nicht enthalten
2909 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905			Gips, Gipsdielen, Gipsplatten	Puchberg a. Sch. über Feuerwerksanstalt-Sollenau	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokalgütertarife		50				
2910 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905			Mauer- und Dachziegel	Traiskirchen E. W. A.	Wr. Neustadt S.B. und Sch.B.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Lokalgütertarif	21	17	4			
					Klein-Wolkersdorf				24	21	3			
					Erlach				26	23	3			
					Pitten				28	23	5			
					Seebenstein				29	25	4			
					Scheiblingkirchen				32	27	5			
					Edlitz				34	29	5			
					Aspang				39	31	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2911 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Borke (Rinde) der Tarif-Pos. B—33	Puchberg a. Sch.	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat über Feuerwerksanstalt—Sollenau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Gemeinschaftstarif vom 27. August 1900	70 Heller	54 Heller	16 Heller	Im Kartierungswege		
			Lohe der Tarif-Pos. L—12						70 Heller	57 Heller	13 Heller			
2912 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905			Steine der Tarif-Pos. S—51 b	Fischau	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat über Feuerwerksanstalt—Sollenau				46 Heller	34 Heller	12 Heller			
2913 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang		Für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, wird das Wägegeld für die Abwage von Schotter und Steinesendungen in vollen Wagenladungen auf der Geleisebrückenwage in Tattendorf für jeden Wagen auf 60 Heller ermäßigt.											Die Sendungen müssen nach Biedermannsdorf bestimmt sein
2914 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang		Für die Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, wird das Wägegeld für die Abwage von Getreidesendungen in vollen Wagenladungen auf der Geleisebrückenwage in Oberwaltersdorf von 120 Heller auf 80 Heller für jeden abgewogenen Wagen ermäßigt.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
2915 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Eilgüter, ermäßigte	Michelob	Bruch (k.k.St.B.)	1. Aufgabe in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen und Tarif-Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 86			Im Kartierungswege		Instradierung nach Duppau via Saaz—Kaschitz, in den übrigen Stationsverbindungen via Komotau
					Oberleutensdorf					86					
					Ossegg (k.k.St.B.)					98					
					Teplitz-Waldthor					110					
			Bier in Fässern, als Frachtgut	Michelob		1. Aufgabe von: ad a) beliebigen Mengen, ad b) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen				a)	b)				
					Bruch (k.k.St.B.)					58	57				
					Duppau					82	—				
					Klostergrab					65	63				
					Kosten (k.k.St.B.)					65	63				
					Ober-Georgenthal (k.k.St.B.)					62	61				
					Oberleutensdorf					58	57				
					Ossegg-Riesenberg					65	63				
					Teplitz-Waldthor					72	70				
					Tyssa-Königswald					86	82				
			Gebrauchte, mit dem Eigentumsmerkmale des Besitzers versehene Milchgefäße	Bruch (k.k.St.B.)	Michelob	Aufgabe als Eilgut und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				76					
				Oberleutensdorf						76					
				Ossegg (k.k.St.B.)						86					
				Teplitz-Waldthor						96					
2916 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn		Flußeisen-Rundzaggeln, rohe Blöcke von Flußeisen	Altkladno	Station Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	51 Heller	47 Heller		4 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2917 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zement und Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Lobositz (St.E.G.)	Neratovic (B.N.B.)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen für die Elberegulierung bestimmt und an die Bauunternehmung derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	56 Heller	50 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
				Lobositz (A.T.E.)	Melnik (Ö.N.W.B.)				43 Heller	37 Heller	6 Heller			
2918 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Holz des Spezial-Tarifes 2 und der Klasse C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag-Hrabovka transit (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle-Vršovic—Gmünd)	Aussig (St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. 2. Aufrechthaltung der für den Spezial-Tarif 2, bezw. die Klasse C allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden	49 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1907 an die Direktion der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien	
				Prag (St.B.) transit	Aussig (Ö.N.W.B.)			Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901		49 Heller			k. k. priv. Österr. Nordwestbahn in Wien	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2919	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Luppen von Schweißeisen oder Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln, Platinen, rohe Blöcke von Flußeisen oder Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billets)	Altkladno (B.E.B.)	Remscheid-Bliedinghausen (kgl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Rheinisch-Westfälisch-Österr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 samt Nachträgen (Spezial-Tarif III)	Pfennig 192	Pfennig 183	Pfennig 9	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
					Bous (kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken)			Süddeutsch-Österr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 9, vom 1. April 1904 (Spezial-Tarif III)	191	185	6			
2920	V.-B. Nr 146 v. 21./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Luppen von Schweißeisen oder Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln. Platinen. rohe Blöcke von Flußeisen oder Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billets)	Altkladno (B.E.B.)	Rath (kgl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. 2. Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Rheinisch-Westfälisch-Österr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 samt Nachträgen (Ausnahmetarif Nr. 12 Eb [Eisen, roh u. s. w.])	194 Pfennig	185 Pfennig	9 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1907 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2921	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.446/02	beteiligten Verwaltungen	Eilgut, gewöhnliches	Wien I K.E.B. (Westbahnhof) oder umgekehrt	Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen.*) Hierbei ist es gestattet, die gleichzeitig zur Beförderung gelangenden Kolli bis zu einer Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe aufzugeben. Im übrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 1, des Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. September 1904	1751 Heller	1099 Heller	652 Heller	Im Kartierungswege		*) Werden Kolli im erwähnten mit solchen in einem höheren Gewichte zu einer Sendung vereinigt, so findet auf diese letzteren Kolli die normale Frachtberechnung Anwendung
2922	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 58.901/05	Lokalbahn Lemberg (-Kleparów)-Jaworów				Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
			Flußstein (Flußschotter) und unbearbeitete Bruchsteine	Lemberg	Domażyr	Die Sendungen müssen zur Instandhaltung der Straße zwischen Rzesna ruska und Lelechówka bestimmt sein und mit an die betreffende Landes-Straßenbaubehörde adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden.			12	10	2			
				Lemberg	Janów				16	12	4			
				Lemberg	Koźlinka				14	12	2			
			Schotter und unbearbeitete Bruchsteine	Krościenko	Jaworów	Die Sendungen müssen zur Instandhaltung der Reichsstraße zwischen Janów und Radymno bestimmt sein und mit an die betreffende Landes-Straßenbaubehörde adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden.			52	44	8			
				Posada Chyrowska	Jaworów				48	40	8			
				Starzawa	Jaworów				50	42	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2923	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.017/05	beteiligten Verwaltungen	Eilgut, gewöhnliches	Bodenbach B.N.B. Gablonz a. d. N. R.G.T.E. Liebau Ö.N.W.B. Prag k.k.St.B. Reichenberg S.N.D.V.B. Tetschen B.N.B. beziehungsweise in umgekehrter Richtung	Pontafel	Aufgabe in Kolli von höchstens 10 kg Einzelgewicht. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 800 829 800 800 800 800		Im Kartierungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze finden auch bei Beförderung von mehreren, zu einem Ballen verschnürten Eilgutkolli Anwendung, wenn der kubische Inhalt der bezüglichen Ballen 0 8 m³ nicht überschreitet und das Gewicht derselben höchstens 80 kg beträgt. Die Verschnürung der Ballen hat derart zu erfolgen, daß eine bahnseitige Kontrolle bezüglich des Maximalgewichtes der einzelnen Kolli (10 kg) möglich ist
2924	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine (St.E.G.)	Močowitz Wrdy-Bučitz Žleb	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Heller pro Tonne à 1000 kg 1050 1070 1070	1002 1022 1022	48 48 48	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1907 vorzulegen sind	
2925	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Böhmischen Nordbahn	Güter der Klassen I II A als Stückgut	Deutsch-Gabel	Böhm. Leipa B.N.B.	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 20. Dezember 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1907	Nordwestböhmischer Verbandstarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	60 Heller | 55 H | 48 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
2926	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.943-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Schiffsanker aus der Pos. E—6 k der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Pilsen-Skodawerke (k.k.St.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zu Schiffsbau- und Ausrüstungszwecken des Österr. Lloyd bestimmt sein, mit direkten Frachtbriefen von Pilsen-Skodawerke nach Brückl (k.k.St.B.) aufgegeben, dortselbst in der Anker- und Kettenprobieranstalt der Zugprobe unterzogen und binnen längstens drei Monaten vom Tage des Anlangens in Brückl (k.k.St.B.) mit neuen Frachtbriefen nach Triest an die Adresse des Österr. Lloyd als Empfänger zur Aufgabe gebracht werden. Während der Zeit vom Anlangen der Sendungen in Brückl (k.k.St.B.) bis zur Weiterbeförderung nach Triest dürfen an den Ankern keinerlei Veränderungen vorgenommen werden, und müssen die reexpedierten Sendungen sowohl bezüglich der Kolli-Anzahl als auch des Gewichtes derselben mit den in Brückl (k.k.St.B.) angelangten vollkommen übereinstimmen, bezw. durch in bezug auf die vorstehenden Angaben gleichlautende Frachtbriefe nach und von Brückl (k.k.St.B.) gedeckt sein. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Tarif, Teil II. Heft 3, für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband		a) 304·6 Heller b) 240·6 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, bezw. der Aufnahmescheine für den Transport von Pilsen-Skodawerke nach Brückl, und der Original-Frachtbriefe für den Transport von Brückl nach Triest, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende Februar 1907 erliegen müssen	

V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2927	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.787-CI/05	Blochhölzer (Sägeklötzer) auch über Wagenlänge und sonstige Rundhölzer minderer Dimensionen, wie 2—2·5 m lange Einfriedungssäulen (10—15 cm Durchmesser), Waldlatten. Rundstangen (10—15 cm Durchmesser) mit diversen Längen	Bad Radein	Kotor-Alsó-Domboru oder umgekehrt	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 t während der Begünstigungsdauer in nebenstehenden Relationen, sowie im Verkehre von den Stationen: Acsád, Ágfalva, Babócsa, Balaton-Szt. György, Barcs, Berzencze, Boglár, Budafok d. v., Budapest S.B., Bük, Csáktornya, Gelse, Góla, Kápolnásnyék, Komárom, Komárváros, Lepsény, Lövö, Martonvásár, Moha, Molnári, Mór, Mura-Keresztúr, Mura-Király, Nagy-Czenk, Nagy-Kanizsa, Nagytétény, Polgárdi, Siófok, Sopron S.B., Szántód, Székesfehérvár, Szombathely, Szt. Mihály-Pacsa, Tarnok, Vizvár, Zákány und Zala-Szt. Iván nach Kotor-Alsó-Domboru oder umgekehrt.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. — Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Anhang zu denselben	Verschieden	Heller 55	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für Sendungen nach Kotor-Alsó-Domboru, bezw. gegen auf reklamierende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate für Sendungen von Kotor-Alsó-Domboru, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Betriebs-Direktion der Südbahn-Gesellschaft in Budapest in Vorlage gebracht werden müssen	
				Bleiburg						40				
				Cilli						31				
				Ehrenhausen						26				
				Faal						25				
				Feistritz						23				
				Föderlach-Faakersee						55				
				Fridau						16				
				Gosdorf						37				
				Grafenstein						46				
				Grobelno						28				
				Halbenrain						46				
				Klagenfurt S.B.						49				
				Kranichsfeld-Frauheim						30				
				Kreuzdorf						63				
				Krumpendorf						50				
				Leibnitz						28				
				Marburg H.B.						30				
				Maria Rast						24				
				Markt-Tüffer						33				
				Moschganzen						21				
				Mureck						37				
				Ober-Drauburg						76				
				Paternion-Feistritz						61				
				Pettau						23				
				Pöltschach						23				
				Pörtschach a. S.						52				
				Polstrau						14				
				Ponigl						27				
				Pragerhof						28				
				Prevali						37				
				Radkersburg						52				
				Reifnigg-Fresen						29				
				Saldenhofen						33				
				St. Lorenzen						27				
				Spielfeld						25				
				Spittal a. D.						65				
				Unter-Drauburg						35				
				Villach S.B.						57				
				Völkermarkt-Kühnsdorf						43				
				Weitersfeld						34				
				Windisch-Feistritz						30				
				Wuchern-Mahrenberg						31				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2928	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.787-C I/05		Altmaterialien	den Materialmagazinen der Südbahn in Wien, Marburg, Bozen-Gries und Budapest S.B.	sämtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Jeder Frachtbrief über eine solche Sendung muß mit einem von dem betreffenden Materialmagazine ausgefertigten Sendscheine belegt sein, in welchem das Materialmagazin die Daten des Frachtbriefes anzuführen und zu bestätigen hat, daß die Sendung tatsächlich aus Altmaterialien besteht	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	bis einschließlich 76 km 20 Heller pro 100 kg, für je weitere 38 km (angefangene 38 km als voll angenommen) 10 Heller pro 100 kg, plus der auf dem Gebiete der Länder der ungar. Krone entfallenden Steuer	Verschieden	Im Kartierungswege		
2929	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 11.787-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisenwaren und Bleche	Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen zu Regiezwecken der auf der Graz-Köflacher Eisenbahn den Betrieb führenden Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle der letzteren in Graz adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	0·4 Heller pro 100 kg und 1 km auf Grund der bis Graz (G.K.E.) entfallenden kilometrischen Entfernungen	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2930	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**	Glas der Pos. G—10a des Tarif-Teiles I	Lamprechtshausen	Salzburg-Itzling und Salzburg k.k.St.B. transit	Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Heller 28	Verschieden	Im Kartierungswege		Für das Sortieren der Glassendungen in Salzburg-Itzling bei der Neuaufgabe wird, wenn die Partei diese Manipulation selbst besorgt, K 1·— pro Wagen, wenn das Sortieren die Eisenbahn besorgt, K 2·— pro Wagen eingehoben
				Bürmoos						26				
				Lamprechtshausen		5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				30				
				Bürmoos						28				
2931	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**	Steine der Pos. S—51a des Tarif-Teiles I	Grödig	Oberndorf	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der sonstigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	24 Heller	22 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege	In diesem direkten Frachtsatze ist die Überstellgebühr von 2 Heller pro 100 kg bereits inbegriffen	
2932	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**	Zement der Pos. Z—1	Gartenau	Oberndorf	Aufrechthaltung der tarifmäßigen Bestimmungen und Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife	44 Heller	31·5 Heller	12·5 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2933	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Glaubersalz, Scherben der Pos. S–17 a, Lehm und Sand der Pos. E–17 und Tonerde der Pos. T–18	Salzburg k.k.St.B transit	Bürmoos	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	14·5 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Lamprechtshausen					15·5 Heller				
2934	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Hornvieh und Kälber	Oberndorf	Salzburg-Itzling	Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	Heller 42	Heller 28	Heller 14	Im Kartierungswege		
				Lamprechtshausen					58	39	19			
2935	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Salzkammergut-Lokalbahn	Holz der Pos. 18	Aigen-Voglhub	Ischl	Gesamtverfrachtung von mindestens 400 Waggons à 5000 kg im Jahre 1906	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1903	15 Heller	12 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsscheine, resp. Frachtbriefe, welche vom Aufgeber bis längstens 1. Februar 1907 an die Direktion der Salzkammergut-Lokalbahn einzusenden sind	
2936	V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	Bier in Fässern	Salzburg	allen anderen Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn	Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 600 Tonnen im Jahre 1906	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Wagenladungsklasse	Ausnahmetarif 1	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsscheine, welche vom Aufgeber bis längstens 1. Februar 1907 an die Direktion der Salzkammergut-Lokalbahn zu bewirken ist	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
2937 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** ad. Z. 136.187/05	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit	Rositz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Teil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahnverbandes	229	120	109	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, bis längstens Ende Februar 1907	
					Časlau				224	120	104			
					Dobrowitz				261	152	109			
					Daudleb				—	152	—			
					Neubydžow				262	130	132			
					Wlkawa				258	148	110			
					Sedletz-Kuttenberg				230	124	106			

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7	7	8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
84 V.-B. Nr. 146 v. 21./XII. 1905	Nr. 111 vom 26. September 1905	1617	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 24.221/05	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Südbahn-Gesellschaft**	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle angeführten Eisenbahnstationen	**allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen (sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden), dann nach Wien, Korneuburg oder Linz (wenn die Malzsendungen in diesen Umschlagsplätzen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiffen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weitergesendet werden)**	**Mit Gültigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publikation wird die Station Saaz in die Gruppe A unter „3. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn" und „7. K. k. österr. Staatsbahnen" einbezogen**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I. Wallfischgasse 10. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Österreich-Ungarn . . . 24 Kronen, „ das Deutsche Reich . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 147. **Wien, 23. Dezember 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Der Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 28. Dezember 1905 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Dezember 1905, Z. 51.197,*) betreffend die Konzessionierung einer schmalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Fortsetzungsstrecke der Kleinbahn Triest-Opčina bis zum Bahnhofe Opčina der Staatsbahnlinie Görz—Triest.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemäßheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und des Gesetzes vom 16. Mai 1905, R.-G.-Bl. Nr. 81, im Einvernehmen mit den beteiligten k. k. Ministerien und dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium der Aktiengesellschaft der Triester Kleinbahnen in Triest die angesuchte Konzession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahnlinie von dem bisherigen Endpunkte der Kleinbahnlinie Triest—Opčina bis zum Bahnhofe Opčina der Staatsbahnlinie Görz—Triest unter den im folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten erteilt.

§ 1.

Für die konzessionierte Kleinbahnlinie genießt die Konzessionärin die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angeführten finanziellen Begünstigungen.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d), des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

§ 2.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Kleinbahnlinie binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahnlinie dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen bis zum 27. Oktober 1961 währenden Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Konzessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Konzessionärin wird zur Ausführung der konzessionierten Bahnlinie das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Konzessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 16. Dezember 1905 ausgegebenen LXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 188.

§ 4.

Soweit zur Anlage der konzessionierten Kleinbahnlinie öffentliche Straßen in Anspruch genommen werden, hat die Konzessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Straßen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Erteilung der Zustimmung zur Benützung der Straße nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die Kosten der durch die Errichtung und den Betrieb der eingangs bezeichneten Bahnlinie bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Konzessionierung dieser Linie bereits bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten einer eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen.

§ 5.

Die Konzessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Kleinbahnlinie nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Konzessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemäßheit der Bestimmungen im Abschnitt B des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Im übrigen ist die eingangs bezeichnete Kleinbahnlinie als integrierender Bestandteil der den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. Oktober 1901, R.-G.-Bl. Nr. 183, bildenden, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Triest nach dem Orte Opčina anzusehen und haben demgemäß die §§ 6 bis einschließlich 17 der vorbezogenen Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. Oktober 1901, R.-G.-Bl. Nr. 183, auch auf die gegenwärtig konzessionierte Linie sinngemäß Anwendung zu finden.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Wrba m. p.

Konzessionsbedingnisse für die Fortsetzungsstrecke der schmalspurigen Kleinbahn Triest-Opčina zum Bahnhofe Opčina der Staatsbahnlinie Görz—Triest.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die als Adhäsionsbahn projektierte Verlängerung der Kleinbahn Triest-Opčina von ihrem derzeitigen Endpunkte bis zum Bahnhofe Opčina der k. k. Staatsbahnen ist eingeleisig und mit einer Spurweite von 1 m für den elektrischen Betrieb herzustellen und auszurüsten.

Als größte zulässige Fahrgeschwindigkeit wird vorläufig 15 km pro Stunde festgesetzt.

2. Trasse.

Die projektierte, ungefähr 1120 m lange Fortsetzungsstrecke der Kleinbahn Triest-Opčina schließt an die letztere in deren km 5·1 an und führt bis km 0·2/3 auf der Reichsstraße Triest—Sesana, sodann bis km 0·7/8 auf der Reichsstraße Opčina—Prosecco, hierauf in nordwestlicher Richtung auf der neu hergestellten Zufahrtsstraße zur Station Opčina der Staatsbahnlinie Görz—Triest und endet am Vorplatze der letztgenannten Station.

3. Richtungs- und Neigungsverhältnisse.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 30 m betragen.

Als größte durchschnittliche Neigung der Bahn wird 42 Promille festgesetzt.

4. Straßenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Wiener und Triest—Italiener Reichsstraße ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu erteilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Triest einzuholen.

Hinsichtlich der Benützung des Stationsvorplatzes und der Zufahrtsstraße zur Station Opčina der k. k. Staatsbahnen ist mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest ein Übereinkommen abzuschließen, welches der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

5. Fahrbetriebsmittel.

Eigene Fahrbetriebsmittel sind für die gegenständliche Bahnverlängerung nicht anzuschaffen, vielmehr werden die vorhandenen elektrischen Motorwagen der bestehenden Kleinbahn in Verwendung kommen.

6. Schlußbestimmungen.

Im übrigen haben für die gegenständliche Fortsetzungslinie die gemäß § 5 der Konzessionskundmachung für die Kleinbahn Triest-Opčina vom 28. Oktober 1901, R.-G.-Bl. Nr. 183, aufgestellten, im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt (Nr. 135 vom Jahre 1901) veröffentlichten Konzessionsbedingnisse, wie auch die Genehmigungserlässe für die Detailkonstruktionen des Oberbaues und der elektrotechnischen Einrichtungen dieser Kleinbahn, insoweit dieselben die in nicht gepflasterten Straßen gelegene Adhäsionsstrecke betreffen, sinngemäße Anwendung zu finden.

Neuerliche Erteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Neubistritz nach Litschau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksausschusse in Neubistritz im Vereine mit der Stadtgemeinde Neubistritz die mit dem Erlasse vom 15. April 1901, Z. 14.187/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 47 vom 23. April 1901), erteilte und zuletzt mit dem Erlasse vom 17. November 1904, Z. 51.860/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 137 vom 1. Dezember 1904), erneuerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Neubistritz der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz zur Station Litschau der Niederösterreichischen Waldviertelbahn unter den in dem erstbezogenen Erlasse enthaltenen Bedingungen und Modalitäten auf die Dauer von sechs Monaten neuerlich erteilt.

Wien, am 2. Dezember 1905. E.-M.-Z. 46.402/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 369. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Dezember wurde der Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Peschka und Genossen, betreffend die Erhöhung der Manipulationsgebühren in Verhandlung gezogen.

Abg. Peschka begründet die Dringlichkeit seines Antrages und führt aus, es sei selbstverständlich, daß die von der Regierung angekündigte Erhöhung gleichbedeutend mit einer Tariferhöhung wäre, und daß der Nahverkehr gegenüber dem Fernverkehre allzustark belastet würde. Die angekündigte Erhöhung der Manipulationsgebühren habe nicht nur bei den landwirtschaftlichen Korporationen, sondern auch in industriellen Kreisen eine lebhafte Beunruhigung hervorgerufen. Es sei dies also eine Frage, in welcher die Landwirtschaft und die Industrie demselben Ziele zustreben. Die Regierung habe allerdings bereits einen großen Teil der beabsichtigten Erhöhung ermäßigt. Anerkannt müsse auch werden, daß die Regierung erklärte, von der Erhöhung alle Güter des Exportverkehres zu befreien. Redner begrüßt ferner die Erklärung der Regierung, daß sie einen Teil des Erträgnisses der Erhöhung der Manipulationsgebühren dazu benützen werde, um den Tarif für den Nahverkehr im günstigen Sinne zu regeln und die Tarife der Lokalbahnen zu ermäßigen. Redner bittet das Haus, für die Dringlichkeit seines Antrages zu stimmen.

Leiter des Eisenbahnministeriums Wrba: Wenn ich mir erlaubt habe, das Wort zu erbitten, um dem vorliegenden Dringlichkeitsantrage entgegenzutreten, so bin ich mir wohl bewußt, daß diese Aufgabe keine angenehme und dankbare ist. Handelt es sich doch um eine Maßnahme, die materielle Interessen der Produktion wie der Industrie unmittelbar berührt und die sind bekanntlich sehr empfindlich.

Doch muß ich im allgemeinen darauf hinweisen, daß die Erträgnisse der Staatsbahnen seit längerer Zeit als unzulänglich bezeichnet worden sind. Auf mehreren Seiten ist insbesondere das nach meinem Erachten nicht zutreffende Wort „passive Staatsbahnen" geprägt worden. Es wäre das allein ein Anhaltspunkt gewesen, um auf eine zweckentsprechende Erhöhung der Einnahmen bedacht zu sein. In der Folge ist man dazu gekommen, Erweiterungen des Bahnnetzes zu verlangen, die aller Voraussicht nach keine erheblichen Mehreinnahmen — mindestens in der nächsten Zeit — bringen werden. Endlich wird von verschiedensten Seiten mit vollstem Rechte auf die Vornahme von Investitionen gedrängt, die zunächst zu einer weiteren Belastung der Finanzen der Staatseisenbahnen führen werden. In allerletzter Zeit ist aus bekannten Ursachen die Staatseisenbahn-Verwaltung in die Lage gekommen, für ihre Bediensteten eine ausgiebige Verbesserung ihrer Bezüge und ihrer sozialen Stellung herbeizuführen. Diese bezüglichen Maßnahmen, die teils schon seit Beginn des Monates Dezember in Wirksamkeit getreten sind, teils mit Beginn des nächsten Jahres aktiviert werden sollen, erheischen bedeutende Mehrauslagen, die mit einem Betrage von mehreren Millionen nicht zu gering veranschlagt und in der Folge wegen der Nachwirkungen eine weitere Erhöhung erfahren werden.

Durch diese Maßnahmen ist nun die Besorgnis eingetreten, daß nicht bloß die Ergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes im allgemeinen verschlechtert, sondern sogar das Budget als solches, welches bekanntlich mit ziemlich knappem Überschusse arbeitet, erheblich werde beeinträchtigt werden. Nun ist darauf hingewiesen worden, daß diesen Mehrausgaben eine Bedeckung gegenüberstünde, und zwar in der bisher bereits wahrgenommenen Entwicklung der Einnahmen. Die Einnahmenerhöhung ist nicht in Abrede zu stellen. In der letzten Zeit hat sich bereits in der Tat eine Besserung geltend gemacht, doch ist sie nach meinem Erachten absolut nicht ausschlaggebend, um als sichere und dauernde Bedeckung für diese Mehrausgaben zu dienen; denn diese Mehreinnahmen, die schon erzielt sind und noch Änderungen erfahren dürften, sind eine Vermehrung der Bruttoeinnahmen; damit gehen nun Hand in Hand bedeutende Mehrausgaben. Außerdem sind dieselben im heurigen und vorjährigen Budget in Betracht gezogen worden, endlich sind gewisse Anzeichen dafür vorhanden, daß es sich nicht um eine ständige, dauernde, fortschreitende Verbesserung handelt, sondern daß vorwiegend vorübergehende Ursachen: das Hinwegfallen der Konkurrenz Rußlands, der bevorstehende Ablauf der Handelsverträge u. a., darauf einwirken. Es ist also dauernd mit dieser Vermehrung der Einnahmen nicht unbedingt zu rechnen.

Weiter ist angedeutet worden, daß durch Vereinfachungen in der Verwaltung sich Ersparnisse erzielen lassen, durch welche der Ausfall hereingebracht werden könnte. Da möchte ich selbst wünschen, daß die Herren in die Lage kämen, sich zu überzeugen, daß es auf diesem Wege nicht gehen wird, und daß die Ersparnisse, die gegenwärtig erzielt worden sind und noch weiter in erheblichen Beträgen werden erzielt werden, keineswegs ausreichen werden, um die Mehrauslagen infolge der vorerwähnten Maßnahmen zu decken.

Angesichts dieser Verhältnisse glaubt sich die Regierung und insbesondere die Staatseisenbahn-Verwaltung vor die dringende Notwendigkeit versetzt, durch angemessene Erhöhung der Einnahmen diese Ausfälle zu decken. Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat es nicht unterlassen, alle in Betracht kommenden Verhältnisse sorgfältig zu erwägen und unter den Mitteln zur Bedeckung des Ausfalles, also zur Erhöhung der Einnahmen, jene auszuwählen, welche nach ihrem Ermessen ohne empfindliche Störung und Beeinträchtigung von Industrie und Verkehr den angestrebten Zweck erreichen würden. In dieser Richtung ist in erster Linie die Erhöhung der Manipulationsgebühr vorgesehen. Die Manipulationsgebühren sind eine spezielle Vergütung für besondere Leistungen bei der Auf- und Abgabe der Güter. Seit Jahrzenten sind sie nicht erhöht worden, obwohl alle Faktoren, welche auf die Kostenbestimmung mitwirken, zu einer bedeutenden Erhöhung geführt haben, insbesondere die Löhne. Die Erhöhung der Manipulationsgebühren bietet weiter den Vorteil, daß sie ohne umfangreiche Tarifänderungen, ohne Maßnahmen, die vielleicht Monate oder Jahre dauern, aktiviert werden kann, was bei dem gegenwärtigen Stande der Verhandlungen von besonderem Werte ist.

Selbstverständlich hat die Staatseisenbahn-Verwaltung sich nicht darauf geworfen, mit einer mechanischen, allgemeinen, gleichmäßigen Erhöhung der Manipulationsgebühren vorzugehen, sondern sie glaubte, diese Erhöhung nach Maßgabe des Wertes der in Betracht kommenden Frachten, insbesondere der Klassifikationen, eintreten lassen zu sollen. Sie hat von vornherein aus wohlerwogenen Gründen darauf verzichtet, den Exportverkehr zu belasten. Weiter hat sie insbesondere Massengüter, die für die Produktion und Industrie von Wert sind, von vornherein in erheblich geringerem Maße belastet, als Stückgüter. Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat es auch nicht unterlassen, die Gutachten maßgebender Faktoren einzuholen. Bevor ich auf die Beratung der Angelegenheit im Staatseisenbahnrate übergehe, möchte ich aber jene Körperschaften erwähnen, die sich mit dieser Frage beschäftigt haben, wie die Handels- und Gewerbekammern von Krakau und Lemberg, die sich sogar mit einer Erhöhung der Manipulationsgebühren einverstanden erklärt haben. Andere Körperschaften hätten es zwar vorgezogen, diese Erhöhungen nicht eintreten zu lassen, haben sich aber mit der Form der Erhöhung einverstanden erklärt, andere wieder haben sich unbedingt ablehnend verhalten, wie der Industrierat, wobei

indessen hervorragende Fachmänner und Vertreter der Industrie die Notwendigkeit einer Maßnahme zur Deckung des Mehrerfordernisses anerkannt und die gewählte Form als die zweckmäßigste erklärt haben. Im Staatseisenbahnrate insbesondere wurde die Frage nicht in ablehnendem Sinne behandelt und entschieden, sondern es wurde ein Subkomitee mit dem Studium derselben betraut. Dieses hat am 12. und 13. Dezember getagt und ist nach eingehender Beratung auf Grund ausführlicher Darlegungen unseres Regierungsvertreters zu einer Resolution gelangt, in welcher zunächst allerdings der Appell an die Staatsverwaltung gerichtet wird, die geplante Maßnahme fallen zu lassen und aus der gehofften normalen Steigerung der Staatseinnahmen in Verbindung mit Ersparnissen im Betriebe die Deckung zu finden.

Gleichzeitig hat das Subkomitee in Vertretung des Staatseisenbahnrates, der für uns als Autorität auf diesem Gebiete anzusehen ist, die Erklärung abgegeben, daß, sofern die Staatsbahnverwaltung die Eröffnung einer neuen Einnahmsquelle als unerläßlich erachte, die Erhöhung der Manipulationsgebühr, welche in mäßiger Weise sich vollzieht, die Massen-Bedarfsartikel der Bevölkerung, der Industrie und der Landwirtschaft nur in möglichst geringem Maße trifft, jeder anderen in Frage kommenden Maßnahme auf frachttarifarischem Gebiete vorzuziehen sei. Insbesondere erwartet der Staatseisenbahnrat, daß der Exportverkehr von der Erhöhung der Manipulationsgebühr möglichst vollständig freigehalten, daß auch die Produktionsbedingungen der Exportindustrie tunlichst berücksichtigt werden, daß eine Erhöhung der Manipulationsgebühr bei den Privatbahnen mit allen Mitteln hintangehalten werde, und daß eine künftige Reform der Gütertarife nicht ohne rechtzeitige Mitwirkung des Staatseisenbahnrates und nicht vor Abschluß der Verstaatlichungsaktion stattfinden werde. Zugleich empfahl das Komitee dem Eisenbahnministerium eine weitergehende Berücksichtigung der Artikel Kohle, Düngemittel, Kraftfuttermittel, Rübe und Rübenschnitze, Getreidebezüge der Mühlen, Brennholz und Steine.

Wie das Eisenbahnministerium durch seine Vertreter bereits im Plenum des Staatseisenbahnrates mitgeteilt hat, war die Staatseisenbahn-Verwaltung in ihren Vorschlägen von vornherein bemüht und gewillt, berechtigten Anregungen aus dem Schoße des Staatseisenbahnrates entgegenzukommen. In diesem Sinne waren wir in der Lage, die vorgebrachten Wünsche zum großen Teile zu berücksichtigen. Insbesondere ist für eine Reihe von Artikeln, für Düngemittel, mineralische Kohle, Koks, Rübe und Rübenschnitte, Düngemittel und Kraftfuttermittel, eine Ermäßigung bis zu 50 Prozent mit dem Vorbehalte zugestanden worden, zur teilweisen Deckung des Ausfalles eine mäßige Erhöhung des Zuschlages für Stückgut in Aussicht zu nehmen.

Aus meinen Darlegungen wolle das hohe Haus ersehen, daß das Eisenbahnministerium schon vom Anbeginne bei der Ausarbeitung des Projektes über die Erhöhung der Manipulationsgebühren die größtmögliche Bedachtnahme auf die Interessen der produzierenden landwirtschaftlichen und industriellen Kreise walten ließ. Mit Rücksicht auf die infolge der Anregungen des Staatseisenbahnrates für eine Reihe wichtiger Artikel in Aussicht genommenen weiteren Ermäßigungen des Zuschlages und auf die von der Regierung erklärte Bereitwilligkeit, bei der Durchführung der Maßnahmen mit der größten Schonung der in Betracht kommenden Interessen vorzugehen, möge das hohe Haus die Beruhigung gewinnen, daß die äußerst mäßigen Erhöhungsbeträge, welche bei der von der Staatseisenbahn-Verwaltung geplanten Maßnahme nunmehr in Frage kommen, eine Beeinträchtigung der Entwicklung der österreichischen Produktion in keiner Weise befürchten lassen.

Wenn nun einerseits zugegeben wird oder zugegeben werden muß, daß die Notwendigkeit einer entsprechenden Maßnahme zur Erhöhung der Einnahmen der Staatseisenbahnen besteht, und wenn anderseits von den berufensten Faktoren anerkannt worden ist, daß unter den in Betracht kommenden Mitteln die Erhöhung der Manipulationsgebühren unter den bekannten und vorerwähnten Voraussetzungen das richtigste, einfachste und zweckmäßigte Mittel sei, so erscheint wohl meine Bitte gerechtfertigt, dem Dringlichkeitsantrage weder in bezug auf Dringlichkeit, noch in bezug auf das Meritum zuzustimmen.

Abg. Dr. Lemisch beklagt, daß gerade die Landwirtschaft von der geplanten Erhöhung der Manipulationsgebühren hart betroffen werden würde. Es werde zwar jetzt behauptet, daß der Exportverkehr von der Erhöhung ausgeschlossen bleibe, doch sei es wahrscheinlich, daß die Erhöhung der Gebühren, wenn das Erträgnis aus dem Innenverkehre nicht genügend groß sein sollte, auch auf den Exportverkehr ausgedehnt werden dürfte.

Abg. Günther führt aus, die Absicht der Staatsbahnverwaltung, die Manipulationsgebühren zu erhöhen, habe in der Industrie- und Handelswelt den denkbar ungünstigsten Eindruck hervorgerufen. Darüber, daß über kurz oder lang die Tarife werden erhöht werden müssen, sei man sich ja klar. Aber daß man jetzt so unmittelbar, nachdem man den Arbeitern die wohlverdiente Erhöhung ihrer Bezüge zugestanden hat, sagt Redner, nun auch gleichzeitig mit der Rechnung an uns herantritt, ist in weiten Kreisen sehr übel aufgenommen worden. Ein Verkehrsinstitut wie die Staatsbahnen muß allerdings sein Erfordernis in sich decken. Entweder werden die Einnahmen entsprechend erhöht oder, falls das aus Konkurrenz- oder anderen Gründen nicht möglich ist, so muß sich ein solches Institut eventuell wieder auflösen und entstaatlichen.

Abg. Iro: Den Refaktieschwindel beseitigen!

Abg. Günther: Die Refaktien bilden in der Tat eine Post, bei der eine gewisse Reduktion einen wohltätigen Einfluß auf die Einnahmen der Staatsbahnen üben kann. Da also das Erfordernis eines derartigen Verkehrsinstitutes in sich aufgebracht werden muß, ist auch alles zu bewilligen, was zum Betriebe eines solchen Institutes erforderlich ist. Gegen die Art der Verwaltung der k. k. Staatsbahnen sowohl in bezug auf die kommerziellen als die technischen Fragen werden Bedenken erhoben. Es herrscht die Meinung, daß noch sehr viel erspart werden könnte. Es wird über Bureaukratismus, Schwerfälligkeit im Betriebe und anderes geklagt. Redner sei nicht von vornherein überzeugt, daß alle diese Klagen begründet seien, da aber eine so weitverbreitete Anschauung diesbezüglich bestehe, wäre es doch gut, wenn die Staatsbahnverwaltung sich endlich entschließen würde, eine Enquete aus den interessierten Kreisen einzuberufen, die zu untersuchen hätte, ob diese allgemeinen Anklagen gegen die Staatsbahnverwaltung begründet seien oder nicht.

Da niemand mehr zum Worte gemeldet ist, erscheint die Debatte geschlossen.

Antragsteller Abg. Peschka verzichtet auf das Wort.

Bei der Abstimmung wird die Dringlichkeit des Antrages angenommen und der Antrag, in welchem die Regierung aufgefordert wird, von der geplanten Erhöhung der Manipulationsgebühren im Inlands- und Exportverkehre Umgang zu nehmen, zum Beschlusse erhoben.

In derselben Sitzung stellten die Abgeordneten Schraffl und Genossen Anträge, betreffend den Bau einer schmalspurigen Lokalbahn von St. Johann in Tirol nach Kössen, betreffend die Subventionierung der Lokalbahnen Lienz—Windisch-Matrei, Bruneck-Taufers und Kufstein-Kössen, betreffend den Bau der Fernbahn und betreffend die Fortsetzung der Vinschgaubahn bis an die Schweizer Grenze einerseits und nach Landeck anderseits.

Schließlich wurden nachfolgende Interpellationen überreicht, und zwar:

I. An den Herrn Finanzminister und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

1. Der Abgeordneten Alwin Hannich und Genossen, betreffend die Verwendung des zwischen der Regierung und der Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn strittig gewordenen Betrages von K 200.000 zugunsten der Angestellten dieser Bahn;

2. der Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend die Behebung von Mängeln bei der Anlegung der Grundbücher in Dalmatien;

3. der Abgeordneten Hannich und Genossen, betreffend die Entwendung reichsdeutscher Warensendungen auf einer österreichischen Grenzstation.

II. An den Herrn Minister des Innern und den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens der Abgeordneten Choc und Genossen wegen Durchführung von Notstandsbauten im Königreiche Böhmen und wegen baldigster Bestellungen für den Eisenbahnwagenpark.

III. An den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums.

Seitens

1. der Abgeordneten Schreiter und Genossen, betreffend die Lage der Werkmeister und Wagenrevisoren bei den Staatsbahnen;

2. der Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend die Beseitigung von Betriebsmängeln und die Ermäßigung des Personentarifes auf der Strecke Spalato—Sinj.

In der 55. Sitzung des Herrenhauses vom 19. Dezember wurde der Bericht der Budgetkommission über den Gesetzentwurf, betreffend die Erstreckung der Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893 über die Unterstützung der Handelsmarine, in Verhandlung genommen und dieser Gesetzentwurf sodann in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Weiters wurde das Gesetz, betreffend die abermalige Verlängerung der Gültigkeit der Anordnungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. Teilstrecke Klagenfurt—Rosenbach (Karawankenbahn) (Detailprojekte, betreffend Trinkwasserleitungen zum Wächterhause bei km 5·966, zur Station Feistritz i. R. km 18·6, zum Wächterhause bei km 19·79 und Wächterhaus km 21·5. Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung. Baukonsenserteilung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat auf Grund der mit Eisenbahnministerial-Erlaß vom 22. Juli 1905, Z. 32.992, erteilten Ermächtigung und nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, infolge anstandslosen Ergebnisses der am 16. und 17. August durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Klagenfurt vorgelegten Detailprojekte, betreffend die Trinkwasserleitungen zum Wächterhause bei km 5·966, zur Station Feistritz i. R., km 18·6, zum Wächterhause bei km 19·79 und zum Wächterhause bei km 21·5 der im Bau befindlichen Teilstrecke Klagenfurt—Rosenbach (Karawankenbahn), den Baukonsens und die wasserrechtliche Bewilligung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erteilt. [E.-M.-Z. 43.431.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Einlieferung von Personen-, Dienst- und Güterwagen.) Für die k. k. österr. Staatsbahnen wurden nachstehende Fahrbetriebsmittel eingeliefert, und zwar:

1. 30 Personenwagen (16 Stück der Wagengruppe I b und 14 Stück der Wagengruppe I c), welche sämtlich mit Spindelbremsen versehen und für Dampfheizung eingerichtet sind. Die Achsenanzahl beträgt bei 1 Wagen der Gruppe I b 4, bei 1 Wagen dieser Gruppe 3 und bei allen übrigen Wagen je 2. Sämtliche Wagen sind mit Luftsaugebremsen und 16 mit Notbremsen ausgerüstet.
2. 4 zweiachsige Dienstwagen der Wagengruppe I b. Sämtliche Wagen sind mit Spindelbremsen versehen, für Dampfheizung eingerichtet und mit Luftsauge- und Notbremsen ausgerüstet.
3. 231 Güterwagen der Wagengruppe I b, von welchen 152 Stück mit Bremsen versehen sind. Die Anzahl der Achsen beträgt bei sämtlichen Wagen je 2.

Schließlich wurden von Parteien 6 zweiachsige Güterwagen, von welchen 4 mit Bremsen versehen sind, in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellt.

— (Direktionsbezirk Wien. Ladestelle Ravelsbach.) Die Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Ladestelle Ravelsbach wurde genehmigt.

Ausland.

Frankreich. (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn: Einstellung des Güterverkehres auf der Strecke Le Fayet—St. Gervais—Chamonix.) Der Güterverkehr auf der elektrisch betriebenen Strecke Le Fayet—St. Gervais—Chamonix wurde für die Zeit vom 1. Dezember 1905 bis 15. März 1906 eingestellt.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „China" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3855 Tonnen Gehalt ist am 31. Oktober mit 45 Passagieren und 3906 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 10 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 7933 kg, Padang 7458 kg Bier, Soerabaya 21.780 kg Ceresin, Batavia 2551 kg Papier, Suez 3129 kg (worunter 420 kg Zucker), Gedda 4982 kg, Aden 5445 kg, Massaua 5889 kg, Hodeidah 4583 kg, Karachi 1,630.010 kg (worunter 1,629.380 kg Zucker), Bombay 93.319 kg (worunter 77.100 kg Zucker), Bassorah 7554 kg Kaffee, Colombo 33.804 kg (worunter 10.280 kg Zucker), Melbourne 798 kg, Sydney 196 kg Knöpfe, Penang 135.359 kg (worunter 92.100 kg Zucker), Singapore 297.349 kg, Soerabaya 78.999 kg, Samarang 41.575 kg, Batavia 27.059 kg, Macassar 2662 kg, Cheribon 1160 kg Metallwaren, Oleh-leh 290 kg Papier, Belawan-Deli 3498 kg, Gorontalo 306 kg, Padang 1649 kg, Amboina 547 kg Seife, Boeleleng 361 kg Baumwollwaren, Pontianak 55 kg Holzwaren, Saigon 1750 kg Papier, Bangkok 11.479 kg, Hongkong 169.186 kg, Manilla 22.596 kg, Shanghae 379.208 kg, Tientsin 56.580 kg, Hankow 1531 kg Papier, Wladiwostock 369 kg Ceresin, Yokohama option Kobè 78.000 kg Zelluloid, Yokohama 374.374 kg und nach Kobè 390.411 kg.

— (Abfahrt des Dampfers „Bohemia" nach Durban.) Dieser Dampfer von 2311 Tonnen Gehalt ist am 28. Oktober mit 103 Passagieren und 778 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 10 der Ostafrika-Linie von Triest nach Durban abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Aden 147.460 kg Zucker, Mombassa 130.137 kg, Zanzibar 66.022 kg (worunter 25.685 kg Zucker), Beira 35.527 kg, Delagoabay 301.351 kg und nach Durban 97.572 kg.

Verschiedene Mitteilungen.

Steyrtalbahn - Gesellschaft. (Außerordentliche Generalversammlung.) Am 22. November fand in Steyr unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Viktor Stigler und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Josef Grafen Walderdorff eine außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Steyrtalbahn-Gesellschaft statt, an welcher 20 Aktionäre mit einer Vertretung von 11.012 Aktien teilnahmen.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung wurden folgende Anträge gestellt: Es sei die Konzession zum Baue und Betriebe der Fortsetzung der Steyrtalbahn von der Station Agonitz bis zum Anschlusse an die Pyhrnbahn in der Station Klaus zu erwirken und werde der Verwaltungsrat zur Durchführung der diesbezüglichen Verhandlungen, insbesondere zur Übertragung der Bauausführung an die k. k. Staatseisenbahnverwaltung ermächtigt.

Der Verwaltungsrat wird insbesondere beauftragt, bei den Verhandlungen über die Erwerbung der Konzession zu versuchen, die Bestimmung der Konzessionsurkunde wegen Betriebsübernahme durch den Staat zu eliminieren; wenn dies jedoch nicht zugestanden werden würde, ist der Verwaltungsrat ermächtigt, die Konzession auf Grund der vorliegenden Konzessionsbedingungen zu erwirken und sich nur vorzubehalten, daß die Bedingungen der Betriebsübernahme durch besonderen Vertrag bestimmt werden.

Zum Punkte 2 der Tagesordnung wurde der Antrag gestellt: Es sei das Gesellschaftskapital zum Zwecke der Ausführung der Fortsetzungslinie Agonitz—Klaus durch Ausgabe neuer Stammaktien im Maximalbetrage von K 780.000 zu erhöhen und werde der Verwaltungsrat ermächtigt, mit der hohen Staatsverwaltung auf Grundlage des nachfolgenden Übereinkommen-Entwurfes jene Modalitäten zu vereinbaren, unter welchen diese neu auszugebenden, mit dem vollen Nennwerte einzuzahlenden Stammaktien von der hohen k. k. Staatsverwaltung im Sinne des Gesetzes vom 18. Juli 1905, R.-G.-Bl. Nr. 124, übernommen werden sollen.

Vorstehende Anträge wurden einstimmig angenommen. [E.-M.-Z. 57.149.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Österreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Einbeziehung der Station Pfronten-Steinach.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Pfronten-Steinach in die allgemeinen Tarife einbezogen.

Die Bildung der Frachtsätze erfolgt in den Abteilungen A, B und C durch Anstoß nachstehender Beträge an die Frachtsätze für Kempten:

Anstoßbeträge in Mark für 100 kg								
Eilgut	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen		Spezialtarife			
	I	II	A¹	B	A²	I	II	III
0·72	0·36	0·36	0·27	0·24	0·20	0·18	0·14	0·08

in der Abteilung D durch Anstoß nachstehender Beträge in Mark für 100 kg:

bei Eilgut	0·72	an die Frachtsätze für Kempten,
„ Stückgutklasse I und II	0·36	
„ Wagenladungsklasse A¹	1·18	an die Frachtsätze für München Ostbhf.
„ „ B	1·06	
„ Spezialtarif A²	0·88	
„ „ I	0·80	
„ „ II	0·62	
„ „ III	0·39	

Auf Seite 137 des Nachtrages V und Seite 7 des Nachtrages VII sind die Schnittafeln I wie folgt zu ergänzen:

Nach und von	Eilgut	Stückgutklassen I und II	Wagenladungsklassen A¹	Wagenladungsklassen B	Spezialtarife A²	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III	Ausnahmetarif für Zement
	Teilfrachtsätze in Mark für 100 kg								
Pfronten-Steinach	6·52	3·27	2·31	2·—	1·69	1·53	1·21	0·79	0·79

Der bisherige Stationsname Pfronten ist in „Pfronten-Ried“ abzuändern.

Wien, am 19. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.664/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2054]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Wein und Most.

Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Wein und Most (Wein- und Obstmost) in Fässern bei Aufgabe als Frachtgut und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

a) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen;

b) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Nach oder von Groß-Schwechat St.E.G. von oder nach	Heller für 100 kg a)	b)
Lieben Ö.N.W.B. und St.E.G.	253	238
Znaim Ö.N.W.B. und St.E.G.	111	111

Wien, am 18. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2055]

Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Ergänzungen, bezw. Abänderungen von Bestimmungen und Nomenklaturen in den Tarifen, Teil II, Hefte 1—4, sowie Aufhebung von Frachtsätzen etc.

Mit Gültigkeit, bezw. mit weiterer Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden bezüglich der Tarife, Teil II, Hefte 1—4, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband nachstehende Verfügungen neuerlich getroffen, bezw. verlautbart, und zwar rücksichtlich:

der Tarife, Teil II, Hefte 1—4.

Die „Speziellen Bestimmungen", welche in den nachverzeichneten Tarifen rücksichtlich der Anwendung der für via Gibraltar, sowie von oder nach spanischen Häfen und von oder nach Tunis, Algier und Marokko zur Beförderung gelangenden Eil- und Frachtgutsendungen zugestandenen besonderen Frachtsätze vorgesehen sind, und zwar:

im	Abschnitt	auf Seite
Teil II, Heft 1	K	127—129, bezw. Nachtrag I 47— 49
Teil II, Heft 2	F	113—115, bezw. Nachtrag I 24— 26
Teil II, Heft 3	K	111—113
Teil II, Heft 4	J	107—109

sind dahin zu ergänzen, daß die rücksichtlich der durch Schiffe des Österreichischen Lloyd oder der kgl. Ungarischen Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria" verfrachteten Sendungen vorgesehenen Sonderbestimmungen auch auf solche Sendungen Anwendung finden, welche mit Schiffen der „Vereinigten Österreichischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich" verfrachtet werden.

Auch wird bei Sendungen, welche behufs Weiterbeförderung mittels Schiffen der „Vereinigten Österreichischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich" ab Triest oder Fiume direkt an diese Reederei adressiert werden oder mit Schiffen dieser Gesellschaft in Triest oder Fiume anlangend, von dieser Verwaltung direkt der Bahn übergeben werden, der Umschlag, bezw. die Überführung vom Bahnhofe in Triest oder Fiume an Bord des Schiffes oder umgekehrt seitens der mehrgenannten Reederei, d. h. ohne fremde Vermittlung besorgt. An Vermittlungsgebühren werden für die bezüglichen Leistungen die unter Punkt 10 der einschlägigen Tarifbestimmungen angesetzten Beträge in Anrechnung gebracht.

der Tarife, Teil II, Hefte 1 und 2.

In den obenbezeichneten Tarifheften, bezw. auf den Seiten 44, resp. 36 der zugehörigen Nachträge II ist im „Verzeichnisse der in die Artikeltarife eingereihten Güter" bei der Position „Carobe", und zwar im Verkehre nach oder von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (inkl. der Lokalbahn Laibach-Stein), bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen (Rubrik 5) die Artikeltarif-Nummer „66" einzustellen.

des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Im obenbezeichneten Tarifhefte, bezw. auf Seite 21 des zugehörigen Nachtrages II, ist in der Reexpeditionstabelle des Abschnittes D (Reexpedition von Holz in vollen Wagenladungen nach Triest, Pola oder Rovigno), zwischen den Reexpeditionsstationen Laibach S.B. und St. Ruprecht einzuschalten:

Die Reexpedition ist gestattet in der Station	Für Stationen der Strecke	Reexpeditionsgebühr	Verkehrsleitung ab den Reexpeditionsstationen	Anmerkung
Lees-Veldes	Rottenmann bis Aßling (inkl.), jedoch exkl. Villach		nach Triest: via Péage-Herpelje nach Pola und Rovigno: via Péage—Divača	Gültig bis auf Widerruf, längstens bis zur Inbetriebsetzung der Staatsbahnstrecken Aßling—Görz—Triest

der Tarife, Teil II, Hefte 1 und 3.

Die Absätze 6 der Abschnitte

A des Tarifes, Teil II, Heft 1 (Nachtrag II, Seite 9),
C „ „ „ II, „ 3 („ IV, „ 3),

betreffend die im Verkehre mit S. Sabba einzuhebenden Überfuhrsgebühren werden dahin erweitert, daß unter Ziffer 4 nach „Reisabfälle aller Art" einzuschalten ist „dann Weizen, Mehl und Kleie".

des Tarifes, Teil II, Heft 2.

Im obenbezeichneten Tarifhefte, bezw. auf Seite 41 des zugehörigen Nachtrages II sind im „Verzeichnis der in die Artikeltarife eingereihten Güter" bei der Position „Ölkuchen" die für volle Wagenladungen irrtümlich eingestellten Artikeltarif-Nummern „76", bezw. „83" zu streichen.

der Tarife, Teil II, Hefte 2 und 4.

In den Absätzen 4 der Abschnitte

A des Tarifes, Teil II, Heft 2,
C „ „ „ II, „ 4

ist nach „Die Fiumaner Mineralöl-Raffinerie-Aktiengesellschaft“ einzuschalten:

„dann die „Fiumaner Union, chemische Industrie-Aktiengesellschaft“.“

der Tarife, Teil II, Hefte 3 und 4.

In der Nomenklatur des Ausnahmetarifes XXI für Glas und Hohlglaswaren sind die Hinweise auf die Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, wie folgt zu berichtigen, und zwar:

im Tarife, Teil II,	Seite	von	auf	
Heft 3,	81	Pos. H—15 b	Pos. H—15—b und c	der Güterklassifikation der vom 1. Jänner 1904 gültigen Abteilung B des Tarifes, Teil I.
„ 4,	80	Pos. H—15 c	Pos. H—15—d	

Außerdem sind folgende Streichungen durchzuführen, und zwar:

a) im Tarife, Teil II, Heft 3 auf Seite 78, „ 4 auf Seite 77: der Stationsname Kuttenberg Stadt Ö.N.W.B. (L.B.) nebst den zugehörigen Frachtsätzen;*)

b) sämtliche in den Tarifen, Teil II, Hefte 3 und 4, rücksichtlich der Station Petersdorf-Ullersdorf (k.k.St.B. [M.G.]) vorgesehenen Frachtsätze;

c) in den Tarifheften 3 und 4 die im Ausnahmetarife XXII—a—3, b—3 und c—3 für Möbel etc.**) vorgesehenen Frachtsätze für die Stationen:

Bisenz-Pisek	Hullein	Stauding
Bisenz-Stadt	Mähr.-Weißkirchen	Troppau
Bistritz a. H.	Olmütz	Wall.-Meseritsch
Holleschau	Prerau	Wesely a. d. March

Ferner werden in das Tarifheft 3, bezw. 4, und zwar in die Abschnitte F und H, bezw. F und G, folgende Frachtsätze einbezogen:

Von	Nach	Eilgüter		Frachtgüter						
				Klasse I und II			Wagenladungsklasse		Ausnahmetarif	
				in Quantitäten						
					von					
		gewöhnliche	ermäßigte	unter 5000 kg	5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	A	B	XII	XXVII
		Heller für 100 kg								
Adamsthal (St.E.G.)	Triest	—	—	—	—	—	419	282	—	—
Friedland (K.F.N.B.)	Triest, Fiume	—	—	—	—	—	447	—	—	—
Triest	Grußbach-Schönau (St.E.G. u K.F.N.B.)	—	—	—	—	—	—	—	—	186
Hödnitz (St.E.G.)	Triest, Fiume	—	—	—	—	—	—	—	266	—
Nestersitz-Pömmerle (St.E.G.)	Triest	1308	1148	654	548	434	—	—	—	—
Triest	Nestersitz-Pömmerle (St.E.G.)	1308	1148	654	548	434	—	—	—	—

*), **) Der Ersatz für die betreffenden außer Kraft gesetzten Frachtsätze ist in den Anhängen zu den Tarifen, Teil II, enthalten, und zwar im Anhange:

*) zu Heft 3 unter Post-Nr. 86, bezw. zu Heft 4 unter Post-Nr. 42;

**) zu Heft 3 unter Post-Nr. 52 und 171, bezw. zu Heft 4 unter Post-Nr. 25 und 87.

Wien, am 18. Dezember 1905. S.B. Z. 14.191-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, durch die Einführung von Frachtsätzen für verschiedene Artikel.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden in Ergänzung des obenbezeichneten Verbandstarifes die folgenden, unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Teil II, für den betreffenden Grenzverkehr zur Berechnung gelangenden Frachtsätze neuerlich zur Einführung gebracht:

Für Artikel		Von	Nach	Bei Frachtzahlung für: Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen
				Frachtsätze in Heller für 100 kg		
Fässer von Holz, leere, gebrauchte, unter 8 hl Gehalt, der Pos. F—1 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	als Eilgut	Görz	Eger	1202	—	—
			Passau	903	—	—
			Salzburg	852	—	—
			Simbach	892	—	—
		oder umgekehrt				
				Frachtsätze der Klasse		
	als Frachtgut	Triest, Fiume, Pola und Rovigno	Eger, Passau, Salzburg und Simbach	B*)	B	—
		oder umgekehrt				
				Frachtsätze in Heller für 100 kg		
		Görz	Eger	336	—	—
			Passau	264	—	—
			Salzburg	252	—	—
			Simbach	262	—	—
		oder umgekehrt				
Für Artikel (als Frachtgut): Kanditen, Fische, marinierte, Obst, getrocknetes, mit Ausnahme von Äpfeln, Birnen, Kirschen, auch Weichseln, Aprikosen, Pfirsichen, Prünellen, Quitten, Haselnüssen und Wallnüssen, Zwetschken, Pflaumen, Feigen, Weintrauben, Weinbeeren (Korinthen, Rosinen, Zibeben)		Görz	Salzburg	649	—	—
Obst, getrocknetes, und zwar wie vorstehend exkludiert, Farbwaren der Pos. F—5 des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905, Weinstein		Görz	Salzburg	560	—	—
Kastanien, edle (Maronen)		Görz	Salzburg	525	—	—
Essig der Pos. E—20 a des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905		Görz	Salzburg	386	—	—
Wein der Pos. W—11 des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905 (jedoch exkl. Wein in Flaschen)		Görz	Salzburg	386	378	294
Säcke, gebrauchte, leere		Görz	Salzburg	280	—	—
Fische, marinierte		Görz	Eger	680	—	—
Zinksulfidfarben		Salzburg	Triest	—	322	—

*) Hinsichtlich der Frachtberechnung für leer retourgehende Petroleumfässer etc. siehe die Bestimmungen auf Seite 10 des obenbezeichneten Verbandstarifes (Ziffer 3).

Mit gleicher Gültigkeit wird der Abschnitt B des vorbezeichneten Verbandstarifes, und zwar der Absatz 3, lit. b), der „Besonderen Bestimmungen“, betreffend die im Verkehre mit S. Sabba zur Einhebung gelangenden Überfuhrsgebühren dahin ergänzt, daß unter Ziffer 4, nach „Reisabfälle aller Art“, nachzutragen sind: „dann Weizen, Mehl und Kleie“.

Weiters ist im Absatze 5 der „Besonderen Bestimmungen“ nach die „Fiumaner Mineralölraffinerie-Aktiengesellschaft“ nachzutragen: „sowie auch die Fiumaner Union, chemische Industrie-Aktiengesellschaft“.

Schließlich werden mit gleicher Gültigkeit die „Speziellen Bestimmungen“, welche im vorbezeichneten Tarife rücksichtlich der Anwendung der für via Gibraltar, sowie von oder nach spanischen Häfen und von oder nach Tunis, Algier und Marokko zur Beförderung gelangende Eil- und Frachtgutsendungen zugestandenen besonderen Frachtsätze im Abschnitte F—II auf den Seiten 27—29 vorgesehen sind, dahin erweitert, daß die rücksichtlich der durch Schiffe des Österreichischen Lloyd oder der kgl. Ungarischen Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria“ verfrachteten Sendungen vorgesehenen Sonderbestimmungen auch auf solche Sendungen Anwendung finden, welche mit Schiffen der „Vereinigten Österreichischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich“ verfrachtet werden.

Auch wird bei Sendungen, welche behufs Weiterbeförderung mittels Schiffen der „Vereinigten Österreichischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich“ ab Triest oder Fiume direkt an diese Reederei adressiert werden oder mit Schiffen dieser Gesellschaft in Triest oder Fiume anlangend, von dieser Verwaltung direkt der Bahn übergeben werden, der Umschlag, bezw. die Überführung vom Bahnhofe in Triest oder Fiume an Bord des Schiffes oder umgekehrt seitens der mehrgenannten Reederei, d. h. ohne fremde Vermittlung, besorgt. An Vermittlungsgebühren werden für die bezüglichen Leistungen die unter Punkt 10 der einschlägigen Tarifbestimmungen angesetzten Beträge in Anrechnung gebracht.

Wien, am 18. Dezember 1905. S.B. Z. 11.526-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2057]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Verschiedene Änderungen und Ergänzungen der Tarife und Tarifanhänge.

Mit Gültigkeit, bezw. mit weiterer Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden bezüglich der Tarife, Teil I, sowie der Tarife, Teil II (Heft 1, 2 und 4), resp. bezüglich der Anhänge dieser Tarifhefte für den oben bezeichneten Verkehr nachstehende Verfügungen neuerlich getroffen, bezw. verlautbart, und zwar rücksichtlich:

A. des Tarifes, Teil I.

I. Im Abschnitte „A. Allgemeine Bestimmungen“, und zwar im Art. 3, Abs. 4 (Seite 8 des Tarifes), wird

1. unter lit. a) die Längenangabe von „15 m“ abgeändert auf „12 m“;
2. zwischen die heutigen lit. b) und lit. c) als neues lit. eingeschoben:
   b 1) für alle Frachtstücke über 3 m^3 Inhalt, soweit sie für 1000 kg mehr als 4 m^3 Raum beanspruchen.

II. In Ergänzung des Abschnittes „A. Allgemeine Bestimmungen“, und zwar des Art. 3, Abs. 4, lit. d) (Seite 8 und 10 des Tarifes), und in Abänderung des Abschnittes „D. Güterklassifikation“ (Seite 35 bis 51 des Tarifes) wird festgesetzt, und zwar bezüglich der Artikel:

1. Drahtgeflechte aller Art
   Eisen- und Stahlabfälle
   Hohlblechwaren (ausgenommen emailliertes Kochgeschirr aus Blech)
   Hohldrahtwaren
   Möbel, eiserne
   Wagen (zur Gewichtermittlung) aller Art

   } sofern dieselben für 1000 kg brutto über 3 m^3 beanspruchen, wird ein Reederei-Zuschlag von **75** Centimes für 100 kg eingehoben.

2. Blumen und Blätter, künstliche
   Federn, folgende: Bettfedern, Daunen und Zierfedern
   Koffer und Reisetaschen, nicht zusammengelegte, bezw. nicht zusammenlegbare
   Theaterdekorationen

   } werden Reederei-zuschläge eingehoben, und zwar bei Anwendung der Frachtsätze für Stückgut 300 Centimes, Wagenladungen 250 Centimes für 100 kg

3. Korbwaren aller Art, auch Kinderwagen
   Rohrmöbel aller Art

   } werden Reederei-zuschläge eingehoben, und zwar bei Anwendung der Frachtsätze für Stückgut 450 Centimes, Wagenladungen 350 Centimes für 100 kg

III. Im Abschnitte „C. Anwendung des Tarifes auf in Triest oder Fiume reexpedierte Sendungen“ (Seite 32) wird zwischen die Absätze 4 und 5 als neuer Absatz eingeschaltet:

„(4 a) Anläßlich der betreffenden Rückrechnungen werden bezüglich der im gebrochenen Verkehre abgefertigten Sendungen die direkten Frachtsätze dieses Tarifes gekürzt um
18 Centimes für 100 kg bei Berechnung der Stückgutfrachtsätze,
8 „ „ 100 kg „ „ „ Frachtsätze
für Wagenladungen von 5000, bezw. 10.000 kg in Rechnung genommen.

Mit diesen Kürzungen wird ein Äquivalent für die in den direkten Frachtsätzen inbegriffenen Vermittlungsspesen in Triest und Fiume geboten."

IV. Im Abschnitte D. Güterklassifikation (Seite 43) ist bei den Artikelpositionen „Holzstoff in gepreßten Ballen" und „Holzzellstoff (Zellulose) in festgepreßten Ballen" nach den Worten „gepreßten", bezw. „festgepreßten" einzuschalten: „oder festverschnürten". (Außerdem siehe das bezüglich diverser sperriger Artikel vorstehend unter Position II Verfügte.)

B. des Tarifes, Teil II, Heft 1.

I. Die Station Petersdorf a. d. Teß (Petersdorf-Ullersdorf) ist auf den Seiten 20, 31, 68 und 69 samt allen Eintragungen zu streichen.

II. Die Station Reitendorf der Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf wird mit folgenden Frachtsätzen in den Tarif, und zwar in dessen Abschnitt B—I einbezogen:

Tarifklassen					
5		6 A		7	
a	b	a	b	a	b
Centimes für 100 kg					
507	481	643	574	513	482

Die bezügliche Eintragung hat auf den Seiten 68 und 69 unter der „laufenden Nummer" „73 a" zu erfolgen.

Die Entfernung für den Bahndurchlauf ab Reitendorf bis Triest, bezw. Fiume, beträgt 869 km, die Lieferfrist für eben diesen Durchlauf 9 Tage.

C. des Tarifes, Teil II, Heft 2.

In den Ausnahmetarif IX für Möbel und Möbelgestelle, bezw. Möbelbestandteile, und zwar in die für Hafenplätze der Tarifgruppe B—I vorgesehene Tabelle wird einbezogen:

Über Fiume seewärts von	Eigentumsbahn	A		B und C	
		a	b	a	b
		Centimes für 100 kg			
Varasd (Varaždin)	Csáktornya-Zágráber (Zagorianer) Eisenbahn	524	430	414	320

D. des Tarifes, Teil II, Heft 4.

Im Ausnahmetarif III für Glas etc. (Seite 34) ist die Station Alexanderhütte samt dem zugehörigen Frachtsatze zu streichen.

E. der Anhänge zu den Tarifen, Teil II, Heft 1, 2 und 4.

I. Der Absatz 7, betreffend die Mindest-Weiterfrachten, erhält folgende geänderte Fassung:

„7. Die Mindest-Weiterfracht für jede Sendung beträgt:

Centimes
a) Von Konstantinopel nach russischen Häfen 440
b) „ Pyräus nach griechischen Häfen . . . . 147 *)
c) im übrigen 140

*) Enthält bereits den unter × erwähnten 5prozentigen Zuschlag.

II. Am Fuße der die Nichtanlaufhäfen, die Umladeplätze und Weiterfrachten etc. nachweisenden Tabelle ist die Anmerkung unter dem Zeichen × durch folgenden Zusatz zu ergänzen:

„Bezüglich jener Sendungen, welche in Pyräus zum Zwecke der Weiterverfrachtung nach einem anderen griechischen Hafenplatze umgeladen (überschifft) werden, gelangen die Weiterfrachten, erhöht um einen von der griechischen Regierung eingeführten Zuschlag von 5% (fünf Prozent) zur Berechnung, und wird außerdem für jedes Konnossement separat noch eine Stempelgebühr von 50 Cts. (fünfzig Centimes) eingehoben."

Wien, am 18. Dezember 1905. S.B. Z. 14.048-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2058]

Österreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante).

(Für den Export aus Sachsen.)

Direkte Frachtsätze von Görlitz.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, werden die nachstehenden von Görlitz (Sächs. Staatseisenbahnen) über Triest oder Fiume seewärts nach Pyraeus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Konstantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer) und Küstendje (im Winter) gültigen Frachtsätze, welche unter Einhaltung der Bestimmungen des einschlägigen Tarifes, Teil I, vom 1. Jänner 1891, bezw. des bezogenen Tarifes, Teil II, Heft 3, zur Anwendung gelangen, neuerlich zur Einführung gebracht.

Die bezüglichen Frachtsätze betragen:

Für Artikel, eingereiht in die Tarifklasse	Für 100 kg in Gulden ö. W. Gold	Für Artikel, eingereiht in die Tarifklasse	Für 100 kg in Gulden ö. W. Gold	Anmerkungen
1	3·31	13 b	1·93 1·92 [1])	[1]) Nur für Ladungen nach Salonik, Dedeagatsch und Konstantinopel. [2]) Nur für Tonwaren. [3]) Nur für Papier und Pappe aller Art.
2	2·81	14 a	2·01	
3 a	2·80	14 b	1·95	
3 b	2·54	15 a	2·—	
4 a	2·81	15 b	1·94	
4 b	2·62	16 a	2·27	
4 c	2·54	16 b	2·20	
5	2·54	17 a	2·04	
6 a	3·30	17 b	1·96	
6 b	3·27	18 a	2·11	
7	2·08	18 b	1·95	
8	2·12 2·39 [2])	19 a	2·12 2·11 [3])	
9	2·30	19 b	2·04 2·03 [3])	
10 a	2·81	20	2·21	
10 b	2·23	21	2·21	
10 c	2·14	22	2·14	
11 a	2·—	23 a	2·18	
11 b	1·94 1·92 [1])	23 b	2·09	
12	1·78	24	2·10	
13 a	2·—	25	2·40	
		Ausnahmetarif B a	2·11	
		Ausnahmetarif B b	1·95	

Wien, am 18. Dezember 1905. S.B. Z. 12.502-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. 2059]

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1906.

Frachtsätze für Kokssendungen von Aussig A.T.E.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, gelangen für Kokssendungen bei Frachtberechnung auf Grund des wirklichen Gewichtes der Sendung, mindestens aber für 10.000 kg für jeden Wagen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Von Aussig A.T.E. nach	Heller für 1000 kg
Hořowitz k.k.St.B.	710
Pilsen k.k.St.B.	554
Rokitzan k.k.St.B.	720

Teplitz, am 20. Dezember 1905.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2060]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Kartierungsfrachtsätze zwischen Stationen der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde einerseits und Stationen der Lokalbahn Nixdorf—Nieder-Einsiedel—Sebnitz anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 gelangen Kartierungsfrachtsätze zwischen den Stationen der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde einerseits und den Stationen der Lokalbahn Nixdorf—Nieder-Einsiedel—Sebnitz anderseits zur Ausgabe.

Diese Kartierungsfrachtsätze sind bei den beteiligten Verwaltungen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 21. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.911/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2061]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Einbeziehung der Station Altötting in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Maschinen etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Altötting der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Maschinen) auf Seite 19 des Nachtrages II zum Tarifhefte 1 mit nachstehenden Teilfrachtsätzen b) einbezogen:

Nach dem Schnittpunkte von		Serie A			Serie B		
		a, b	c	d	a	c	d
		Centimes für 100 kg					
Altötting . . .	I	687	466	428	687	466	428
	II	993	660	456	993	660	456
	III	914	620	431	914	620	431
	IV	798	563	395	798	563	395
	V	744	536	378	744	536	378

Wien, am 19. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.612/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2062]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einschränkung des Güterverkehres nach Krakau.

Die Einschränkung der Annahme von Frachtgütern zur Beförderung nach Krakau und darüber hinaus erfährt die Abänderung, daß ab 20. Dezember 1905 außer Lebendem und frischem Fleische auch Kohle, Koks und Briketts zugelassen werden.

Wien, am 20. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2063]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil III, Heft 3, vom 1. November 1905.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen in Ergänzung der Abteilung II (Kleie u. s. w.) folgende Frachtsätze zur Einführung:

	Pfennig für 100 kg
Passau—Klingenthal (B.E.B.)	83
Passau—Graslitz oberer Bahnhof (B.E.B.)	90

Wien, am 19. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.611/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2064]

Deutsch-Österreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung direkter Fahrpreise.

Vom 1. Jänner 1906 ab gelangen von Sebnitz nach Aussig, Prag St.E.G. und Wien Staats- oder Nordbahnhof über Bodenbach folgende direkte Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zur Einführung:

Von Sebnitz nach	Personenfahrgeld ausschl. tarifm. Zuschlages für D- und L-Züge: Einfache Fahrkarten für Personenzüge II. Kl.	III. Kl.	Rückfahrkarten II. Kl.	III. Kl.	Gepäcksfracht für je 10 kg: a) für das Gesamtgewicht	b) für das Übergewicht
	Mark					
			für Personenzüge			
Aussig	3·90	2·40	6·40	3·90	*) 0·08	*) 0·21
			für alle Züge			
Prag St.E.G.	8·90	4·90	23·80	12·60	*) 0·44	*) 0·21
	Personenzug, von Bodenbach an für alle Züge					
Wien Staats- oder Nordbahnhof . .	29·20	15·—	57·40	29·40	*) 1·56	*) 0·21

*) Auch für den Verkehr nach Sebnitz gültig.

Wien, am 16. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2065]

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Tarif vom 1. November 1901.

Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Februar 1906, resp. (bezüglich der Positionen 4, 8 und 9) vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Frachtsätze bei Einhaltung der Bestimmungen des obenbezeichneten Tarifes zur Anwendung:

Position	Artikel		Von	Nach: Frankfurt a. M. (Hafen) Frankfurt a. M. Hauptbhf. trans.	Gustavsburg trans.	Mainz (Hafen) Kastel (Hafen)	Mannheim trans. Ludwigshafen a. Rh. trans.	Bedingungen	
				Frachtsätze in Mark für 100 kg					
1	Hohlglaswaren aller Art des Ausnahmetarifes Nr. 16, Serie III/b		Kosten	1·60 *)	1·67 *)	1·68 *)	1·69 *)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	*) Diese Frachtsätze finden auch dann Anwendung, wenn behufs Komplettierung der Wagenladungen auch Tonwaren (Steingut, Porzellan), und zwar bis zu 30 Prozent des Gewichtes der Gesamtladung, beigeladen werden.
2	Getreide u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 14 I		Příbram und umgekehrt	1·72	1·79	1·80	1·81		
3	Öle, fette, u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 14, Serie I		Graz (S.B.) . . .	3·36	3·72	3·74	3·75		
			Innsbruck	2·34	2·43	2·44	2·21		
			Kemmelbach-Ybbs	2·67	2·76	2·78	2·79		
			Kleinmünchen .	2·31	2·40	2·42	2·43		
4	Roheisen aller Art des Ausnahmetarifes Nr. 11, Serie V		Altkladno	1·30	1·34	1·35	1·38		
			Komotau	1·10	1·14	1·15	1·18		
5	Mineralwasser des Ausnahmetarifes Nr. 28		Hauenstein-Warta und umgekehrt	1·80	1·89	1·91	1·98		Für direkt von Hauenstein-Warta, bezw. Wickwitz abgefertigte Sendungen werden beim Nachweise der überseeischen Ausfuhr die im Ausnahmetarife Nr. 28 für Karlsbad festgesetzten Beträge rückvergütet.
6			Wickwitz und umgekehrt	1·76	1·85	1·87	1·93		
7	Papier aller Art des Ausnahmetarifes Nr. 23 II	a)	Wieselburg a. Erl.	2·61	2·69	2·70	2·72	Bei Frachtzahlung von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	
		b)		2·09	2·17	2·18	2·20		
8		a)	Budweis	2·58	2·67	2·69	2·70		
		b)		1·69	1·76	1·77	1·78		
9	Porzellan u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 18	a)	Elbogen-Fabrik	2·02	2·13	2·15	2·23		
		b)		1·40	1·47	1·48	1·54		

Wien, am 19. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.932/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2066]

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1905.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 202 des obenbezeichneten Tarifes ist der Frachtsatz der Serie II des Ausnahmetarifes 2, Innsbruck—Chur, von 122 auf 221 Centimes für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 18. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.276/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. 2067

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den Französischen Ostbahnen via Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)

Einführung von Frachtsätzen.

In der Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

A. Tarif, Teil V, vom 1. Februar 1890.

Artikel	Von	Nach	Aufgabe als Frachtgut — Frachtzahlung für mindestens 5000 kg — für jeden Frachtbrief und Wagen — Frachtsätze für 1000 kg in Franken	8000 kg	10.000 kg	Anmerkung
Güter aller Art, und zwar: Serie 1: Modekonfektions- und Tapisseriewaren, ferner Stoffe, Garne, Bänder, Teppiche, Gewebe, Bekleidungsstücke u. s. w., welche Seide oder Wolle enthalten; Serie 2: siehe Teil I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1906	Penzing	Paris-La Villette-Douane und Paris-Reuilly oder umgekehrt	129·60	—	111·85	In Österreich obliegt das Auf- und Abladen der Partei
Wein in Flaschen, in Kisten oder in Körben verpackt	Reims	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	—	66·40	—	Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender
		Wien Hauptzollamt	—	67·90	—	
		Wien Freilager am Schüttel	—	67·30	—	
Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, unverpackt oder nur in Strohmatten oder Leinwand verpackt	Kassa (Kaschau)	Paris-La Villette-Douane	98·20	—	—	Das Abladen obliegt dem Empfänger
1. Häute, behaarte, von Rindern, Büffeln, Pferden, Kühen und Kälbern, sowie Schaffelle ohne Wolle, roh, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt; 2. Felle und Häute, andere, roh, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen)	Barcs	Paris-La Villette-Douane	ad 1 98·35	—	ad 1 95·55	
			ad 2 98·35	—	ad 2 98·35	
		Paris-Reuilly	ad 1 98·35	—	ad 1 96·25	
		oder umgekehrt	ad 2 98·35	—	ad 2 98·35	
	Sziszek	Paris-La Villette-Douane und Paris-Reuilly oder umgekehrt	ad 1 u. 2 96·30	—	ad 1 u. 2 96·30	

B. Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen vom 1. Oktober 1898.
(Verkehr mit Ungarn.)

Artikel	Von	Nach	Die Gebühren sind zu berechnen für die Pferde	Die Gebühren sind zu berechnen für die Begleiter	Anmerkung
Pferde als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen	Érsekujvár	Paris-La Villette-Douane	durch Anstoß von Franken		Die Instradierung der Sendungen erfolgt über die für Budapest-nyug. p. u. unter Ziffer 4 der Tarifbestimmungen angegebenen Routen
			0·91	0·39	
			für jeden Quadratmeter der Bodenfläche	für jeden Begleiter	
			an die für Györ—Paris-La-Villette-Douane nach dem in der Überschrift bezeichneten Ausnahmetarife sich ergebenden Gebühren		
	Szeged		durch Anstoß von Franken		
			0·76	0·33	
			für jeden Quadratmeter der Bodenfläche	für jeden Begleiter	
			an die für Szabadka—Paris-La Villette-Douane nach dem in der Überschrift bezeichneten Ausnahmetarife sich ergebenden Gebühren		

Wien, am 18. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.015/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 vom 23./XII. 1905. [2068]

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits (via Österreich-Ungarn).

Schließung der Stationen Dortmund K.M. und D.G.E., sowie Änderung der Stationsbezeichnung „Dortmund B.M.“

Mit dem 15. Jänner 1906 treten aus Anlaß der Umgestaltung der Bahnanlagen in Dortmund (Direktionsbezirk Essen) folgende Änderungen ein:

a) Die Station Dortmund **K.M.** und Dortmund **D.G.E.** werden unter Aufhebung der für sie bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätze für den gesamten Güter- und Tierverkehr geschlossen.

b) Die Station Dortmund **B.M.** erhält unter Beibehaltung ihrer jetzigen Tarifentfernungen und Frachtsätze die — auch für den zu erbauenden neuen Bahnhof Dortmund in Aussicht genommene — Bezeichnung „Dortmund“.

Demnach sind vom genannten Tage ab im Tarife und in den Leitungsvorschriften vom 1. Juli 1905 die Stationen Dortmund K.M. und Dortmund D.G.E. mit ihren Tarifentfernungen, Frachtsätzen und Wegeangaben zu streichen, während bei dem Stationsnamen Dortmund B.M. nur der Zusatz B.M. zu beseitigen ist.

Die Bahnhofsbezeichnungen Dortmund B.M., Dortmund D.G.E. und Dortmund K.M. sind vom 15. Jänner 1906 ab in den Frachtbriefen nicht mehr zuzulassen und Frachtgüter (Stückgut und Wagenladungen) nach Dortmund ohne nähere Bahnhofsvorschrift auf „Dortmund“ abzufertigen.

Eine Änderung in den Abfertigungsbefugnissen der übrigen Dortmunder Stationen (Eilgutabfertigung, Hafen, Rangierbahnhof und Süd), sowie der Stationen Dortmunderfeld tritt nicht ein.

Wien, am 20. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.464/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2069]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. März 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907 treten bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. des Ausnahmetarifes a in Kraft:

	Pfennige pro 100 kg
Zwischen Opočno und Dresden Altstadt .	148
Zwischen Opočno und Niedersedlitz . .	144

Wien, am 20. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.929/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V. B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2070]

Österreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II.

Verlängerung der Gültigkeit diverser Frachtsätze für das Jahr 1906.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen, nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Artikel	Von	Nach	Centimes für 100 kg	Bedingungen	Bemerkung
Die im Ausnahmetarife Nr. 41 in Serie A des obgenannten Tarifes angeführten Holzgattungen	Cornet	Wien St.E.G. trans.	191	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach dem Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich oder der Schweiz) bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Diese Frachtsätze finden nur bei solchen Sendungen Anwendung, welche von der Station Cornet in Wagen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen oder in leer retour gehenden fremden Wagen verladen, abgefertigt werden. Falls Wagen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen oder leer retour gehende fremde Wagen nicht zur Verfügung stehen sollten, kann die Beistellung solcher Wagen nicht beansprucht werden. Die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen behalten sich vor, die Einhaltung vorstehender Bedingungen in entsprechender Weise zu kontrollieren oder auch von deren Einhaltung über vorheriges Ansuchen abzugehen
	Lotru		191·6		
	Cornet	Wien K.F.N.B. trans.	191		
	Lotru		191·6		
	Cornet	Wien I (K.E.B.) trans.	205		
	Lotru		205·6		
	Cornet	Oderberg trans.	230		
	Lotru		231·6		

Artikel	Von	Nach	Centimes für 100 kg		Bedingung
			B	C	
Papier und Pappe des Ausnahmetarifes Nr. 5, Serie B und C	Gródek	Bukarest Fil	569	485	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 vorgesehenen Bedingungen
		Bukarest Nordb.	557	478	
		Galatz	535	424	
		Giurgiu	675	558	
		Jasi	331	256	
	Zloczow	Bukarest Fil	578	494	
		Bukarest Nordb.	566	487	
		Galatz	543	432	
		Giurgiu	684	567	
		Jasi	339	264	

Artikel	Von	Nach	Centimes für 100 kg	Bedingung
Güter der Klasse B	Leobersdorf	Verciorova transito	527	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.
Güter der Serie A des Ausnahmetarifes Nr. 2 (diverse Güter)	Leobersdorf	Verciorova transito	407	
Güter der Serie B des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen)	Leobersdorf	Verciorova transito	292	
Nickelmünzen	I. Eger*) II. Oderberg K.F.N.B. und K.O.B.	Predeal transito	I. 936 *) II. 697	Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen, mit der Bestimmung nach Bucuresti Filaret oder Bucuresti gara de nord, zur Aufgabe gelangen

*) Hierdurch wird die Publikation im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 124 vom 26. Oktober 1905, Post 1778, ersetzt.

Ausnahmetarif für Eisenbahnfahrzeuge aus Österreich-Ungarn nach Suczawa, Predeal und Verciorova, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für die Beförderung unten genannter Eisenbahnfahrzeuge bei Aufgabe als Frachtgut, sowie bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

1. Für zweiachsige Zisternenwagen, auf eigenen Rädern laufend:

Von	Nach	Francs pro Wagenachse
Oderberg	Itzkany	76·15

2. Für zweiachsige Güterwagen, auf eigenen Rädern laufend:

Von	Nach	Francs pro Wagenachse
Brünn St.E.G./K.F.N.B.	Predeal	121·11
„ „ „	Verciorova	94·97

Wien, am 18. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.513/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2071]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einschränkungen der Güterannahme im Verkehre mit der Station M. Ostrau-Oderfurt.

Wegen Güterstauungen in der Station M. Ostrau-Oderfurt mußte bis auf weiteres die Annahme von Frachtgütern, mit Ausnahme von Lebendem, frischem Fleisch, Kohle, Koks und Briketts in dieser Station und nach dieser Station eingestellt werden.

Wien, am 21. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2072]

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil III, Heft 1, vom 1. Dezember 1898.
Tarif, Teil III, Heft 2, vom 1. November 1902.

Einbeziehung der Station Pfronten-Steinach.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Pfronten-Steinach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Die Bildung der Frachtsätze erfolgt in der Abteilung I und IV (Getreide und leere Säcke) durch An-

stoß von Mk. 0·18, bezw. 18 Pfg. an die Frachtsätze für Kempten; in der Abteilung II (Mais) durch Anstoß von Mk. 0·12, bezw. 12 Pfg. an die Frachtsätze für Kempten; in der Abteilung III (Kleie u. s. w.) durch Anstoß von Mk. 0·39, bezw. 39 Pfg. an die Frachtsätze für München Ostbhf.

Die Station Pfronten-Steinach ist im Tarifheft 1 auf Seite 164 mit der Gruppennummer 220 und im Tarifheft 2 auf Seite 290 mit der Gruppennummer 17 nachzutragen.

Tarif, Teil III, Heft 3, vom 1. November 1905.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1906 ist in Ergänzung der Abteilung I A (Verzeichnis der bayerischen Tarifstationen) auf Seite 30 nachzutragen:

42	Pfronten-Steinach	Kempten i. Allgäu	18

Der bisherige Stationsname Pfronten ist auf „Pfronten-Ried“ abzuändern.

Wien, am 19. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.760/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2073]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eisen und Stahl im Verkehre mit Altkladno.

Mit Gültigkeit vom 6. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, sind für Eisen und Stahl etc. der Positionen E—5 c) und d), E—6, E—7, E—8, E—9 und E—10 der Güterklassifikation des inländischen Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905 als Frachtgut folgende Frachtsätze unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen im Kartierungswege anzuwenden, und zwar:

Zwischen Altkladno (B.E.B.) und	Bei Frachtzahlung für	
	beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
	Heller für 100 kg	
Dux (A.T.E.), Mariaschein (A.T.E.), Teplitz (A.T.E.), Ullersdorf (A.T.E.)	112	90

Prag, am 19. Dezember 1905. B.E.B. Z. 44.615/05.

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2074]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe des Nachtrages V zum Lokalgütertarife für das gesellschaftliche Hauptbahnnetz.

Mit 1. Februar 1906 tritt zu dem vom 1. Juli 1899 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag V in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Aus dem Inhalte des Nachtrages werden folgende Maßnahmen hervorgehoben, und zwar: die Einbeziehung von Umzugsgut in den Ausnahmetarif XII (für die Beförderung von Möbelwagen), eine neue Nomenklatur des Ausnahmetarifes XXIV (für diverse Artikel im Falle der Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) und ein neuer Stationstarif für Krakau.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Direktion und in den größeren Stationen zum Preise von 15 Heller für das Stück bezogen werden.

Wien, am 20. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2075]

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Tarif, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 wird der Ausnahmetarif Nr. 10 für Kalziumkarbid auf Seite 229 des obenbezeichneten Tarifes durch Aufnahme nachstehender Frachtsätze ergänzt:

Nach	Von Flums	
	a	b
	Centimes für 100 kg	
Ansbach	255	227
Bayreuth	339	304
Buchloe	175	156
Demansfürth-Uhlfeld	307	275
Donauwörth	204	182
Grafenau	357	320
Günzburg	173	154
Heilsbronn	266	237
Herzogenaurach	305	272
Hirschau	337	301
Ingolstadt Hauptbahnhof	236	211
Kaufbeuren	176	156
Kösching	245	219
Leutershausen	248	222
Marktl	282	252
Nördlingen	222	198
Pfeffenhausen	274	245
Regenstauf	291	260
Seubersdorf	309	276
Starnberg	225	201
Weitingen	221	197

Wien, am 20. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.275/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 [2076]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband

Widerruf der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 111 ex 1905, Nr. [1407], betreffend Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre zwischen der Station Mšeno einerseits und ungarischen Stationen anderseits.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 26. September 1905, Nr. 111, unter

fortl. Nr. [1407] enthaltene Kundmachung, betreffend die Aufhebung von Frachtsätzen zwischen der Station Mšeno einerseits und ungarischen Stationen anderseits, wird widerrufen.

Es bleiben daher die in den Tarifen, Teil II, Heft 1, und Teil II, Heft 4, des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes für die vorbezeichneten Relationen enthaltenen direkten Frachtsätze, bezw. kilometrischen Distanzen nach wie vor in Kraft.

Wien, am 19. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. 2077]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil IV, Heft 1, vom 1. November 1905.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 treten folgende Frachtsätze an Stelle der entsprechenden, auf den Seiten 82 und 83 des obenbezeichneten Tarifes:

Von Liezen nach	Serie III	Serie IV
	Centimes für 100 kg	
K. k. österr. Staatsbahnen.		
Buchs (Rheintal) transit *)	133	110
Feldkirch transit *)	133	110
Schweizerische Bundesbahnen.		
Altstätten (Rheintal)	149	124
Basel-St. Johann	218 / 217 §	180
Basel S.B.B. †	218 / 217 §	180
Bilten	164	141
Chur	159	136
Flums	151	128
Glarus	166	143
Landquart	152	129
Murg	158	135
Oberriet	147	124
Oerlikon	186	163
Rapperswil	172	149
Richterswil	174	151
St. Gallen	156	131
Sevelen	141	118
Unterterzen	156	133
Wädenswil	175	152
Zürich Hauptbahnhof	185	162
Zürich-Tiefenbrunnen	183	160
Sihltalbahn.		
Zürich-Gießhübel	186	163
Schweizerische Seetalbahn.		
Hochdorf	207	184
Reinach-Menziken	210	187

Wien, am 18. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.271/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 [2078]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Mit Rücksicht auf die durch die Güterstauung auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingetretenen außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse werden auf Grund des § 63, Abs. (3), des Betriebsreglements, bezw. des § 6, Abs. (3), der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. Dezember 1905, Z. 60.119, für den Verkehr der k. k. österr. Staatsbahnen (nordwestl. Linien) mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1905 bis auf weiteres folgende Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen eingeführt:

a) Für Frachtgüter aller Art (ausgenommen Lebendes und frisches Fleisch) im Verkehre mit Krakau St.B. loko, sowie mit der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów und im Transitverkehre mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn via Oświęcim oder Krakau eine Zuschlagsfrist von vier Tagen;

b) für Eilgüter, lebende Tiere und frisches Fleisch im Transitverkehre mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn via Krakau oder Oświęcim, sowie im Verkehre mit Krakau St.B. loko und mit der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów eine Zuschlagsfrist von 24 Stunden.

Wien, am 22. Dezember 1905. E.-M.-Z. 60.119/05.

V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905. [2079]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits (via Österreich-Ungarn). (Verlängerung der tarifmäßigen Frist zur Rückbeförderung der Ausstellungsgüter von Lüttich.) Für die von der Internationalen Ausstellung in Lüttich zur Rückbeförderung gelangenden Ausstellungsgegenstände wurde die tarifmäßige Frist um vier Wochen verlängert. (Cf. die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 59 vom 23. Mai 1905 auf Seite 1413 unter [668] enthaltene Kundmachung.)

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Ergänzung der Ziffer 10 im Gütertarife, Teil I, Abteilung B.) Die Ziffer 10 der Position Eisen und Stahl des Spezialtarifes II im Gütertarife, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1903 wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 durch Aufnahme des Artikels Rohhufeisen (Hufeisen in roh vorgearbeitetem Zustande) ergänzt. Diese Änderung findet vorläufig im Verkehre mit der Schweiz über Frankreich keine Anwendung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Teilweise Richtigstellung.) Die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 137 vom 28. November 1905 auf Seite 3052 unter obigem betreff mitgenannte Verkehrsstelle Döbeln Ost wird nicht am 1. Dezember 1905, sondern von dem noch zu bestimmenden Tage der Betriebseröffnung an in den Sächsisch-Südwestdeutschen Güterverkehr, Tarifhefte 2 bis 4, einbezogen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) In den obgenannten Güterverkehr, Tarifheft 2, wurden am 1. Dezember 1905 die sächsischen Stationen Kaindorf, Kulten, Kunnersdorf b. Medingen, Moritzdorf, sowie Paunsdorf-Stünz und mit dem Tage der Betriebseröffnung die Station Döbeln Ost aufgenommen. Die zur Anwendung kommenden Entfernungen und Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Gütertarif. (Nachtrag XIX.) Zum obgenannten Gütertarife trat am 1. Dezember 1905 der Nachtrag XIX in Kraft. Er enthält im wesentlichen Bestimmungen und Entfernungen für die neuaufgenommenen Stationen Breitendorf, Kaiusdorf, Kulten, Kunnersdorf b. Medingen, Döbeln Ost, Moritzdorf und Paunsdorf-Stünz der Sächsischen Staatseisenbahnen, von denen diejenigen für die Stationen Breitendorf und Döbeln Ost erst vom Tage der Betriebseröffnung ab gelten, Bestimmungen über Aufnahme der sächsischen Station Kieritzsch als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen u. s. w., Änderungen und Ergänzungen einiger Ausnahmetarife, sowie Berichtigung der Entfernung für Großenhain (B.D.B.)-Elsnigk (Anhalt) von 70 in 149 km. Letztere Entfernung kommt erst ab 16. Jänner 1906 zur Anwendung. Abdrücke dieses Nachtrages können von den beteiligten Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Gruppentarif I und Wechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung des Haltepunktes Elsenmühle.) Am 1. Dezember 1905 wurde der an der Strecke Posen—Kreuz zwischen den Stationen Posen und Ketsch gelegene Haltepunkt Elsenmühle für den Leichen-, Güter- und Tierverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Vom gleichen Tage wurde Elsenmühle u. a. in den Gruppentarif I und in die Wechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Verlegung der Eröffnung der Station Döbeln Ost.) Die Station Döbeln Ost der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen wird nicht am 1. Dezember 1905, sondern erst zu einem späteren Termine eröffnet. Die direkten Frachtsätze gelten daher erst vom Tage der Betriebseröffnung ab.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen u. s. w. (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Vom 1. Jänner 1906 ab werden sämtliche Frachtsätze nach den Stationen Groß-Selten, Nieder-Ullersdorf, Ober-Ullersdorf, Priebus und Wiesau, Kreis Sagan, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus um je 1 Pfg. für 100 kg ermäßigt.

Mailänder Ausstellung. (Eröffnung der Agrikulturabteilung für den ausländischen Wettbewerb.) Laut einem Berichte unseres Konsulates in Mailand hat sich, einem dringend geäußerten Wunsche mehrerer ausländischer Komitees, besonders des französischen und schweizerischen, entsprechend, das Exekutivkomitee der Mailänder Ausstellung kürzlich entschlossen, die Agrikulturabteilung, welche bisher mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Maschinen den heimischen Produzenten vorbehalten war, auch dem ausländischen Wettbewerbe zu eröffnen und der schon konstituierten nationalen Sektion für Landwirtschaftswesen auch eine internationale mit dem gleichen Programme, welches u. a. die Meteorologie, die agrarische Geognosie, die Vorkehrungen für Bodenverbesserung, die künstlichen Bewässerungsanlagen, sowie den land- und forstwirtschaftlichen Unterricht in sich schließt, anzufügen. [„Österr.-ungar. Consular-Correspondenz".]

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Station Boguschau.) Am 1. Dezember 1905 wurde die an der Bahnstrecke Goßlershausen—Graudenz gelegene Station Boguschau des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig mit den Sätzen der Station Lindenau in Westpreußen in den obigen Kohlenverkehr einbezogen.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Ladestelle Friedenau.) Vom 1. Dezember 1905 ab wurde Friedenau, Ladestelle, des Direktionsbezirkes Berlin in den oben genannten Verkehr einbezogen.

Großherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Eröffnung einer neuen Bahnstrecke.) Am 1. Dezember 1905 wurde die neue Bahnstrecke Mimmenhausen—Neufrach—Frickingen dem Verkehre übergeben.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ist zum Tarifheft 10 (Ausnahmetarif für Steinkohlen u. s. w.) der II. Nachtrag und zum Tarifheft 14 (Ausnahmetarif für Düngemittel der I. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche verschiedene Änderungen und Ergänzungen der Haupttarife enthalten, können von den beteiligten Verwaltungen und vom Verkehrsbureau der General-Direktion der großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe unentgeltlich bezogen werden.

Rußland. (Eisenbahnnachrichten.) Vom 12./25. November a./n. St. werden die ermäßigten Tarife für Müllereiprodukte, die ins Ausland, nach dem fernen Osten und nach Finnland ausgeführt werden, nicht mehr für Futtermehl angewandt werden. Außerdem ist erklärt worden, daß die genannten Tarife überhaupt nur dann zur Anwendung zu gelangen haben, falls die Benennung des Müllereiproduktes im Ausfuhrdokumente der Bezeichnung entspricht, unter welcher die Ware bis zum Ausfuhrhafen befördert wurde. — Der Kongreß der Vertreter sämtlicher russischen Eisenbahnen wurde am 27. Oktober/10. November a./n. St. 1905 eröffnet. Der Kongreß wird sich mit verschiedenen Fragen beschäftigen, die auch den Güterverkehr auf dem russischen Eisenbahnnetze betreffen. Der durch den Krieg hervorgerufene verstärkte Verkehr, die Behinderung des Warenaustausches durch die Güteransammlungen, wie überhaupt verschiedene Unregelmäßigkeiten haben dargetan, daß die bis jetzt bestehenden Vorschriften auch den Bedingungen des Güterverkehres durchaus nicht entsprechen. Der Kongreß hat eine Gruppierung der verschiedenen Fragen und Gesuche in Angriff genommen, um dieselben in einer Reihe von Sitzungen zu erledigen. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (See- und Flußfrachten.) Odessa, 29. Oktober a. St. Frachtenmarkt flau. Prompt London, Antwerpen, Rotterdam Frcs. 9·6, Hull Frcs. 10, Hamburg Frcs. 10, Marseille oder Genua Frcs. 9·50. — Nikolajew, 29. Oktober a. St. Frachtenmarkt flau. Prompt Rotterdam Frcs. 9·6, Hamburg Frcs. 10, Marseille oder Genua Frcs. 9·50. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Südwestdeutscher Eisenbahnverband Verbandsgütertarif, Heft 1—4. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 wurde im Verkehre der württembergischen Stationen mit Stationen des kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken, der Reichseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen und mit den Rhein- und Mainhafenstationen ein Ausnahmetarif für Getreide- und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. Dezember 1905 ab wurde die Station Salbke-Westerhüsen des Direktionsbezirkes Magdeburg und Seelze des Direktionsbezirkes Hannover in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903 als Versandstationen einbezogen. Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Staatsbahngütertarif. Gruppen I/II. (Einbeziehung der Station Kohlfurt.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 wurde die Station Kohlfurt als Versandstation für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts in den Ausnahmetarif 6 einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Stettin u. s. w. (Einbeziehung der Station Friedenau.) Mit dem 7. Dezember 1905 wurde die Station Friedenau, Ladestelle des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin, in vorgenannten Verkehr einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Übergangstarif mit der Kleinbahn Merzig-Büschfeld. (Ermäßigung von Frachtsätzen.) Mit Gültigkeit ab 10. Dezember 1905 wurden die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Merzig und Büschfeld im Übergangsverkehre zwischen den Stationen der Kleinbahn Merzig-Büschfeld und u. a. den Stationen der Badischen, Württembergischen und Bayerischen Staatseisenbahnen in den Wagenladungsklassen um 2 Pfg. für 100 kg ermäßigt.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung

Der am 31. Dezember 1905 fällige Zinsencoupon Nr. 20 unserer 3½ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A per Mk. 5000 mit Mk. 87·50
„ B „ „ 1500 „ „ 26·25
„ C „ „ 1000 „ „ 17·50
„ D „ „ 300 „ „ 5·25

deutscher Reichswährung vom **31. Dezember 1905** angefangen

in **Teplitz** bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft;

in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;

in **Berlin** bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder;

in **Dresden** bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden;

in **Frankfurt a. M.** bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie;

in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhmischen Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer;

in **Wien** bei der k. k. priv. Österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Kredit-anstalt

eingelöst.

Teplitz, im Dezember 1905.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

Otto Hailer & Co.

Spedition, Verzollungen und Inkasso

BREGENZ (Österreich), BUCHS, ROMANSHORN (Schweiz), LINDAU (Bayern).

SPEZIAL-VERKEHR über Triest nach dem Orient, Indien, China, Japan, Ostafrika, Süd-Amerika und Australien.

Regelmässige Sammelladungen nach WIEN, HAMBURG etc. etc.

Telegramm-Adresse für sämtliche Niederlassungen: HAILER.

TELEPHONANSCHLÜSSE bestehen bei sämtlichen Niederlassungen.

Hauptagentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österr. Lloyd für die Schweiz, Vorarlberg, das Bodenseegebiet. 808

FRITZ & MASCHKE

Wien, XX/1, Treustrasse 63. 736

Holz und Kohle

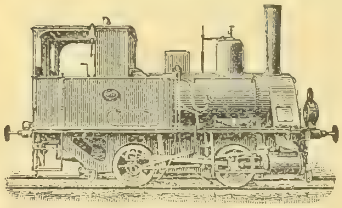
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.

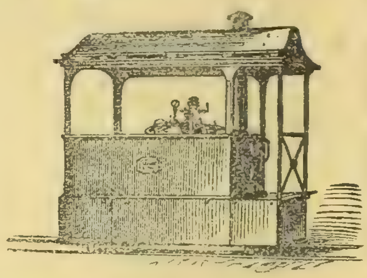
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Lokomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Aktien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





802

Lokomotiven

für

Haupt- und Sekundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

Dampf-Feuerspritzen

für

Strassenbahnen und Tramways

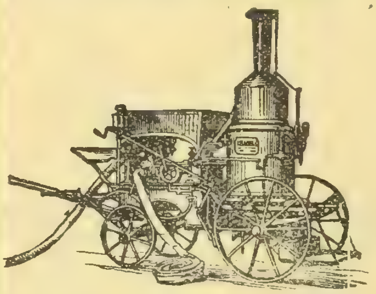
von 15—100 Pferdekraft.

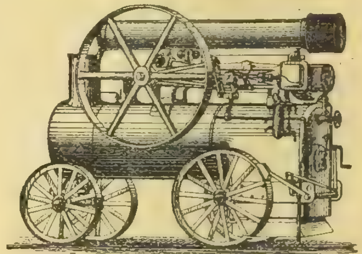
LOKOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräte in diversen Grössen.





Prospekte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft

vormals H. D. Schmid.

Wien-Simmering.

Krane (System Stuckenholz) mit Hand- u. elektischem Antrieb.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben und Schiebebühnen.
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke nach patentiertem System, ferner mit Hand- oder elektrischem Antriebe.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Wasserstationen.
Hydraulische Nietmaschinen.
Waggons aller Art.

Brünn-Königsfeld.

Dampfmaschinen mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb und für elektrische Anlagen.
Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.
Direkt wirkende Duplexpumpen, Expresspumpen System „Schleifmühle".
Holzbearbeitungsmaschinen.
Wasserreiniger etc.
Waggons aller Art.

Zentral-Depositenkasse und

Wechselstube des Wiener Bankverein

(Volleingezahltes Aktienkapital 100 Millionen Kronen, Reserven 28 Millionen Kronen)

I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 12, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 28, BUDAPEST, V. Nador utcza 4, LEMBERG, Jagiellonska 3, CZERNOWITZ; Postgasse, KLAGENFURT, Neuer Platz 12, BIELITZ-BIALA. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten, Friedek-Mistek und Teplitz. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Rainerplatz 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 25, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 11, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.

Ausgabe von Einlagsbüchern mit Verzinsung gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

An- und Verkauf von Wertpapieren und Valuten.
Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.
Verwahrung und Verwaltung von Wertpapieren.
Versicherung gegen Verlosungsverlust.
Revision von Losen und Wertpapieren. 784

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2938	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 17.760/05	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Braunkohle	Čerčan-Pišely transit	a) Samechow b) Sazau-Buda c) Sedlischt	**Auflieferung eines Minimalquantums von ad a) 2000 Tonnen ad b) 300 " ad c) 1700 " innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen haben die Empfänger zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 3	Heller a) 14 b) 19 c) 20	Heller a) 11 b) 16 c) 17	Heller a) 3 b) 3 c) 3	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen	
2939	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 23.015/05	beteiligten Verwaltungen	Blech-Emailgeschirr	Brünn K.F.N.B. und St.E.G.	Paris-La Villette Douane	Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil II, A, Heft 1, des Österreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1906	Frcs. 61·65 für 1000 kg	Frcs. 55·70 für 1000 kg	Frcs. 5·95 für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder an die Direktion der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei einer der genannten Direktionen längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2940 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.000/05	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bruch, Dux-Liptitz, Eisenberg, Ober-Georgenthal, Oberleutensdorf, Ossegg und Ossegg II, Ossegg-Riesenberg, Seidowitz, Teplitz-Waldthor, Wiesa-Oberleutensdorf	Pozsony Pozsony-Fiokpálya-udvar Pozsony-Ujváros	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarife**	**Besteht kein direkter Tarif**	**Heller pro Tonne** 1244 1274 1274		**Im Kartierungswege**		**Bei den Pozsony-Ujváros loko bestimmten Sendungen wird die laut Lokalgütertarifes der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Abschnitt III, Abteilung B, Punkt 2, vorgesehene Zuschlagsgebühr noch separat eingehoben**
2941 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.238/04	**Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft**	**Schnittholz der Pos. H—17 c der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	**Siehe Tabelle**		**Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Lokaltarif der Salzkammergut - Lokalbahn für die Linien Ischl — Salzburg und St. Lorenz — Mondsee, gültig vom 1. Jänner 1903**		**Siehe Tabelle**		**Im Kartierungswege**		**In den Frachtsätzen sind die im Nachtrage I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Lokalgütertarife der Salzkammergut-Lokalbahn enthaltenen Übersteilungsgebühren in Ischl oder Salzburg bereits inbegriffen**

Nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Von den Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft												
	Aigen-Voglhub	**Eugendorf**	**Hüttenstein**	**Irlach**	**Kraiwiesen**	**Mondsee**	**St. Gilgen**	**St. Lorenz**	**St. Wolfgang**	**Strobl**	**Thalgau**	**Teufelmühle**	**Zinkenbach**
	Heller pro 100 Kilogramm												
Friedburg-Lengau	55	28	46	34	30	44	48	41	54	57	36	38	54
Hopfgarten	99	78	96	84	80	94	98	91	104	102	86	88	104
Klattau	117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Munderfing	58	33	51	39	35	49	53	46	59	61	41	43	59
Pilsen	117	120	131	126	122	136	129	133	123	120	128	130	124
Prag (St.B.)	123	126	137	132	128	142	135	139	129	126	134	136	130
Wien I (K.E.B.)	101	106	115	112	108	122	113	119	107	104	114	116	108
Wilten	113	98	111	99	95	109	113	106	119	116	101	103	119

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Pfennig				
2942	V.-B. Nr. 147 v. 23/XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.806/05, bezw. Z. 25.949/03	Glas, und zwar Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flußstücken und Stangen, Calcinith (Calcinglas), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln (mit Ausnahme von geschliffenen Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben), ferner rohe Glasfliesen, auch mit Drahteinlagen. Hohlglaswaren aller Art (auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten) mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschließlich Demyohns; den Hohlglaswaren können auch Pappenplättchen (Flaschenverschlüsse), auch färbig und bedruckt, in Kisten verpackt, zugeladen sein	Winterberg	Eger transit	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen a) unter 5000 kg b) von mindestens 5.000 kg c) von mindestens 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif		a) 209**) b) 113 c) 81		Im Kartierungswege*)		**) Diese Frachtsätze haben für Hohlglaswaren aller Art etc., in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, resp. Tiefe verpackt, keine Gültigkeit
				Oberplan						a) 294**) b) 203 c) 135				
				Oberhaid						a) 254**) b) 136 c) 94				
				Gratzen						a) 235**) b) 140 c) 77				
				Eleonorenhain						a) 258**) b) 136 c) 94				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Bremen oder Bremerhafen, nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Eger transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Eger nach Hamburg, Bremen oder Bremerhafen, nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn außer diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die reklamierende Firma als Absender lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Eger bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen in Vorlage gebracht werden, welche Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Eger per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muß jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Eger auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, daß die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2943	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.806/05, bezw. 25.919/03	Glas, und zwar Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flußstücken und Stangen, Calcinith (Calcinglas), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln (mit Ausnahme von geschliffenen Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben), ferner rohe Glasfliesen, auch Drahteinlagen. Hohlglaswaren aller Art, auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschließlich Demyohns); den Hohlglaswaren können auch Pappenplättchen (Flaschenverschlüsse), auch färbig und bedruckt, in Kisten verpackt, zugeladen sein	Suchenthal Erdweis	Eger transit	**Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen** **a) unter 5000 kg,** **b) von mindestens 5.000 kg** **c) von mindestens 10.000 kg** } **für den Frachtbrief und Wagen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarif**		Suchenthal: **a) 258 Pfennig**)** **b) 154 Pfennig** **c) 82 Pfennig** Erdweis: **a) 251 Pfennig**)** **b) 150 Pfennig** **c) 80 Pfennig**		**Im Kartierungswege*)**		****) Diese Frachtsätze haben für Hohlglaswaren aller Art etc., in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, resp. Tiefe verpackt, keine Gültigkeit**

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Eger transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Eger nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn außer diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die reklamierende Firma als Absender lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Eger bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen in Vorlage gebracht werden, welche Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen.

Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Eger per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muß jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Eger auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, daß die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2944	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.806/05, bezw. Z. 25.949/03	beteiligten Verwaltungen	Glas, und zwar: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas in rohen Platten, Flußstücken und Stangen, Calcinith (Calcinglas), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln (mit Ausnahme von geschliffenen Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben), ferner rohe Glasfliesen, auch mit Drahteinlagen; Hohlglaswaren aller Art, auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschließlich Demyohns); den Hohlglaswaren können auch Pappenplättchen (Flaschenverschlüsse), auch färbig und bedruckt, in Kisten verpackt, zugeladen sein	Chlumec-Pilař	Bodenbach/Tetschen B.N.B. transit	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen a) unter 5000 kg b) von mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen c) „ „ 10.000 kg }	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Besteht kein direkter Tarif		Pfg. b) 156 c) 83		Im Kartierungswege*)		
				Ihlawka-Katharinenbad						a) 218**) b) 163 c) 87				
				Jareschau						b) 161 c) 85				
				Suchenthal						b) 161 c) 85				
				Samechow						a) 154**) b) 131 c) 88				
				eonorenhain	Bodenbach k.k.St.B. transit					a) 330**) b) 173 c) 112		Im Kartierungswege†)		
				Oberhaid						a) 303**) b) 177 c) 112				

*) Die vorstehenden Frachtsätze für Chlumec-Pilař, Ihlawka-Katharinenbad, Jareschau, Samechow und Suchenthal finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Hamburg, Stettin, Bremen, Bremerhaven, belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Bodenbach B.N.B. transit oder nach Tetschen B.N.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze im Rückvergütungswege Anwendung, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Stettin, Bremen, Bremerhaven, belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird und außer diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden, welche Dokumente bei der Direktion der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn oder bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavsburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiterbefördert werden. Im letzteren Falle muß jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdokumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, daß die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schließlich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Glassendungen nachweislich teils per Elbe nach Hamburg, teils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiterbefördert werden.

**) Diese Frachtsätze haben für Hohlglaswaren aller Art etc. in Kisten über 2 m Höhe und 1·1 m Breite, resp. Tiefe verpackt, keine Gültigkeit.

†) Die Frachtsätze für Eleonorenhain und Oberhaid finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Stettin lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Bodenbach k.k.St.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze im Rückvergütungswege Anwendung, falls durch Duplikat-Frachtbriefe der Weiterversand von Bodenbach nach Stettin nachgewiesen wird, und außer diesen Duplikat-Frachtbriefen auch die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach in Vorlage gebracht werden, welche Dokumente bei der Direktion der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag oder bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen bis längstens 31. März 1907 erliegen müssen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2945 V.-B Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 7430/04	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Mahlprodukte der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Ebenfurth Mühle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft anderseits, gültig vom 1. Juli 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Überstellungsgebühr in Salzburg bereits inbegriffen, weshalb dieselbe nicht mehr separat zur Einhebung gelangt
					Anthering					167				
					Bürmoos					185				
					Künstlerhaus Nonnthal					161				
					Lamprechtshausen					187				
					Oberndorf					177				
					Weitwörth					174				
2946 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 10.457/05	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Sand, unverpackt, der Pos. E—17 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Holzleithen		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen tarifmäßigen Bestimmungen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		Die Überstellungsgebühr in Salzburg von 1 Krone pro Wagen gelangt, als in nebenstehenden Sätzen nicht enthalten, separat zur Einhebung
					Bürmoos				40	37·5	2·5			
					Lamprechtshausen				41	38·5	2·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2947 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Getreide und Malz	Prag B.N.B.	Vysočan trans.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der B.N.B. oder der ehemaligen K.F.J.B. stammen und für das öffentliche Lagerhaus in Prag Ö.N.W.B. bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller 14	Heller 7	Heller 7	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1907	
			Rohzucker						15	7	8			
			Pilezucker						16	7	9			
				oder umgekehrt										
2948 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Rohzucker	Stationen der Strecken Prag—Turnau und Neratovic—Kralup	Böhm. Leipa B.N.B. via Hirschberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Abladen innerhalb der jeweilig festgesetzten Frist durch die Partei					20 Prozent			
2949 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Melasse und Osmosewasser	Aužic	Jungbunzlau B.N.B. loko	Beförderung in Zisternenwagen			Heller 44	Heller 42	Heller 2			
				Kralup loko und transit					48	42	6			
2950 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Holz des Spezialtarifes 2	Bösig, Weisswasser	Woken	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen sämtlicher in Woken imprägnierten Hölzer durch Arbeitskräfte und auf Kosten der Partei					20 Prozent			
2951 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Zucker der Klasse II	Neratovic	Jungbunzlau				Heller 47	Heller 26	Heller 21		Aufgabsscheine, bezw. Duplikat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1907	
				Čakovic					61	29	32			
2952 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Braunkohle und Kaumazit	Bodenbach transit	Grund-Georgenthal, Niedergrund	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden allgemeinen Bestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1906	Inländischer Kohlentarif vom 1. Jänner 1902	Verschieden		4 Kronen pro 10.000 kg*)	Im Rückvergütungswege an den Empfänger beim Bezuge der Sendung		*) Von den auf die Strecke Bodenbach-Bestimmungsstation entfallenden Frachtanteilen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2953 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Kohle, mineralische, Koks, Kohlenziegel (Briketts)	Kralup	Prag B.N.B. via Neratovic	Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel bestehenden allgemeinen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	220 Heller*) pro 1000 kg	180 Heller pro 1000 kg	40 Heller pro 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1907	*) Laut Anhang zum Lokalgütertarife
					Bakov				518 Heller pro 1000 kg	490 Heller pro 1000 kg	28 Heller pro 1000 kg	Im Kartierungswege		
2954 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Garne zum Verweben	Kratzau	Zwickau i. B.	Bei Aufgabe als Stückgut		Tarif-Teil II, Heft 1, für den Sächsisch-Österreichisch-Ungarischen Verband	Heller 104	Heller 96	Heller 8	Im Rückvergütungswege	Duplikat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1907	
2955 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Güter der Klasse I	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.	Provenienz der Sendungen von Stationen der Böhmischen Nordbahn oder transit derselben		Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	19	12	7		Aufgabscheine, bezw. Duplikat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1907 mit der bahnämtlichen Bestätigung, daß die betreffenden Sendungen ad 1. von Stationen der Böhmischen Nordbahn in Bodenbach angelangt sind, ad 2. von Bodenbach nach oder über Tetschen rückbefördert worden sind	
			Güter der Klasse II	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.				16	12	4			

2956 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905

Für Hohlglassendungen von Steinschönau werden bei Aufgabe derselben mit direkten Frachtbriefen die Deckenmietgebühren, insoweit solche nach den einschlägigen Bestimmungen zur Anrechnung zu kommen haben, bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906 im Verkehre nach

a) Bremen oder Hamburg bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen mit 10 Mark,
b) Amsterdam oder Rotterdam bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen mit 18 Kronen,
c) im Verkehre mit Triest bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Wagen mit 12 Kronen,
d) im Verkehre mit Laube, bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz mit 5 Kronen, bezw. 4·25 Mark pro Wagen berechnet

2957 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905

Vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906 wird das Wagenstandgeld in sämtlichen direkten Kohlenverkehren nach Stationen der Böhmischen Nordbahn bei der Abgabe anstatt mit 40 Heller nur mit 20 Heller für einen Wagen und eine Stunde berechnet. Als geringste Gebühr gelangen 40 Heller zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2958 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Böhmischen Nordbahn**	Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Kohlen, mineralische, Koks und Briketts	Siehe untenstehende Tabelle		Aufrechthaltung der Bestimmungen in den beiderseitigen Lokalgütertarifen (Teil II). Aufgabe mit direkten Frachtbriefen mit der Frachtbriefvorschrift „Zur Umkartierung in Parschnitz". Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Bei Frachtbriefvorschreibung: „Umkartierung in Parschnitz", gelangen die in untenstehender Tabelle angeführten Übernahmssätze zur Berechnung		Im Kartierungswege		

Von — Heller für 1000 kg

Nach	Bismarckschacht	Segen-Gottesgrube	Hans-Heinrich-Tiefbau	Friedenshoffnungsgrube unterer Anschluß	Friedenshoffnungsgrube oberer Anschluß	Glückhilfgrube oberer Anschluß	Juliusschacht	Bahnschacht	Koksanstalt Bahnschacht	Charlottenbrunn	Dittersbach Cäsargrube	Dittersbach Melchiorgrube	Steingrund	Egmont- und Mayrauschacht	Gustav- und Abendröthegrube	Fellhammer	Neue Heinrichgrube	Conradsthal, David- und Wiegandgrube	Ludwigsdorf	Rubengrube	Neurode	Mittelsteine	Möhlten
Bensen	846	848	850	852	837	837	839	832	834	826	820	820	828	797	792	803	813	820	866	885	885	908	920
Böhm. Kamnitz	832	835	836	838	823	823	828	818	820	823	809	811	819	792	788	797	806	816	855	866	871	890	904
Böhm. Leipa	902	905	906	908	893	893	898	888	890	893	879	881	889	862	858	867	876	886	925	936	941	960	974
Falkenau-Hillemühl	782	785	786	788	773	773	778	768	770	773	759	761	769	742	738	747	756	766	805	816	821	840	854
Franzenthal	870	872	874	876	861	861	863	856	858	850	844	844	852	821	816	827	837	844	890	909	909	932	944
Georgswalde-Ebersbach	558	560	561	564	548	548	551	544	546	549	532	538	546	520	512	514	533	544	586	596	608	620	644
Grund-Georgenthal	612	615	616	618	603	603	608	598	600	603	589	591	599	572	568	577	586	596	635	646	651	670	684
Haida	818	821	822	824	809	809	814	804	806	809	795	797	805	778	774	783	792	802	841	852	857	876	890
Hainspach-Wölmsdorf	739	741	742	745	729	729	734	725	727	729	715	718	726	699	694	703	713	722	761	773	778	796	810
Kreibitz-Teichstatt	644	647	648	650	635	635	640	630	632	635	621	623	631	604	600	609	618	628	667	678	683	702	716
Langenau	847	850	851	853	838	838	843	833	835	838	824	826	834	807	803	812	821	831	870	881	886	905	919
Niedergrund	612	615	616	618	603	603	608	598	600	603	589	591	599	572	568	577	586	596	635	646	651	670	684
Nixdorf	755	757	758	761	745	745	750	741	743	745	731	734	742	715	710	719	729	738	777	789	794	812	826
Rabstein	861	864	865	867	852	852	857	847	849	852	838	840	848	821	817	826	835	845	884	895	900	919	933
Röhrsdorf	782	785	786	788	773	773	778	768	770	773	759	761	769	742	738	747	756	766	805	816	821	840	854
Rumburg	589	591	592	595	579	579	584	575	577	579	565	568	576	549	544	553	563	572	611	623	628	646	660
Schluckenau	667	669	670	673	657	657	662	653	655	657	643	646	654	627	622	631	641	650	689	701	706	724	738
Schönau	731	733	734	737	721	721	726	717	719	721	707	710	718	691	686	695	705	714	753	765	770	788	802
Schönfeld	667	670	671	673	658	658	663	653	655	658	644	646	654	627	623	632	641	651	690	701	706	725	739
Schönlinde	636	638	639	642	626	626	631	622	624	626	612	615	623	596	591	600	610	619	658	670	675	693	707
Steinschönau	1072	1075	1076	1078	1063	1063	1068	1058	1060	1063	1049	1051	1059	1032	1028	1037	1046	1056	1095	1106	1111	1130	1144
Warnsdorf	504	506	508	510	495	495	499	490	492	495	481	483	491	464	459	469	478	488	526	538	543	562	576
Weisswasser	1096	1099	1100	1102	1087	1087	1092	1082	1084	1080	1072	1075	1083	1050	1040	1044	1070	1076	1119	1130	1135	1154	1168
Zwickau i. B.	882	885	886	888	873	873	878	868	870	873	859	861	869	842	838	847	856	866	905	916	921	940	954

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2959 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Schleifholz der Pos. H—18g der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Schönfeld Tannenberg	Böhm. Kamnitz	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	des Ausnahmetarifes 6 a		10 Prozent Nachlaß	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe spätestens bis Ende Februar 1907	
2960 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Papier der Klassen A und B	Böhm. Kamnitz	Prag B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Anhang zum Lokalgütertarif	Heller 116	Heller 100	Heller 16			
2961 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Quarzsand (Glassand), unverpackt	Habichtstein	Bodenbach	Aufgabe als Frachtgut in offenen Wagen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei		Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	34	19	15	Im Kartierungswege		*) Die Sendungen müssen an die Länderbank oder an die Domäne des Grafen Rudolf Ferdinand Kinsky aufgegeben werden
					Böhm. Kamnitz				35	21	14			
					Böhm. Leipa				14	10	4			
					Chrasterhof*)				42	26	16			
					Falkenau-Hill.				35	21	14			
					Georgswalde-Eb.				42	26	16			
					Haida				23	15	8			
					Jungbunzlau				35	21	14			
					Kralup				55	33	22			
					Kreibitz-Teichst.				35	21	14			
					Langenau				20	12	8			
					Prag B.N.B.				60	38	22			
					Röhrsdorf				27	15	12			
					Schönfeld				34	21	13			
					Steinschönau				42	38	4			
					Tetschen				33	17	16			
					Turnau				40	23	17			
					Všetat-Přivor				47	28	19			
					Vysočan				59	38	21			
					Warnsdorf				40	23	17			
2962 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Kartoffeln (Erdäpfel)	Bösig	Bakov	Aufgabe als Frachtgut. Beförderung der Sendungen in offen gebauten Wagen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei		Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	20	16·8 *)	3·2			*) Bei Beförderung der Sendungen in gedeckt gebauten Wagen kommen diese Frachtsätze mit einem 10prozentigen Zuschlage unter Aufrundung auf ganze Heller zur Anwendung, wofern die Frachtsätze der Klasse C nicht billiger sind
				Habichtstein					31	21·2 *)	9·8			
				Hirschberg					27	18·8 *)	8·2			
				Rehdörfel					33	23·0 *)	10·0			
				Turnau					23	18·0 *)	5·0			
				Weisswasser					14	13·6 *)	0·4			
				Woken					24	16·8 *)	7·2			
				Bösig	Münchengrätz				25	17·6 *)	7·4			
				Habichtstein					34	24·0 *)	10·0			
				Hirschberg					32	22·0 *)	10·0			
				Rehdörfel					35	25·2 *)	9·8			
				Weisswasser					19	14·8 *)	4·2			
				Woken					29	19·6 *)	9·4			
				Bösig	Svijan-Podol				30	20·4 *)	9·6			
				Habichtstein					37	26·6 *)	10·4			
				Hirschberg					35	24·6 *)	10·4			
				Rehdörfel					38	27·4 *)	10·6			
				Weisswasser					24	16·8 *)	7·2			
				Woken					32	22·6 *)	9·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2963 (V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905)	Böhmischen Nordbahn		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Aužic	Bodenbach Tetschen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 76	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Bakov						48				
				Weisswasser						44				
				Habichstein Hirschberg Woken	Rabstein					38				
					Schluckenau					54				
				Prag B.N.B. Satalic	Böhm. Leipa B.N.B.					80				
					Rabstein					80				
					Schluckenau					90				
					Zwickau i. B.					84				
2964 (V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905)			Papierabfälle der Pos. P—4	Prag B.N.B.	Münchengrätz	Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei			Heller 81	53	Heller 28			
2965 (V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905)			Holz der Pos. H—17 und 18	Böhm. Leipa B.N.B.	Bodenbach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei			25	20	5			
					Josefsthal-Kosmanos				33	26·4	6·6			
					Jungbunzlau				36	28·8	7·2			
					Tetschen				23	20	3			
2966 (V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905)			Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gasteeröl) und Schmieröle (mineralische)	Kralup B.N.B.	Bensen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			105	91	14			
					Böhm. Kamnitz				117	103	14			
					Böhm. Leipa				97	91	6			
					Čakovic				37	35	2			
					Falkenau-Hill.				120	109	11			
					Franzenthal				105	91	14			
					Georgswalde-Eb.				133	118	15			
					Politz-Sandau				104	91	13			
					Rabstein				113	99	14			
					Rumburg				128	118	10			
					Satalic				39	35	4			
					Schönlinde				125	118	7			
					Steinschönau				141	135	6			
					Straußnitz-Neustadtl				102	91	11			
					Svijan-Podol				74	72	2			
					Tannenberg				115	114	1			
					Turnau				80	72	8			
					Vysočan				39	35	4			
					Warnsdorf				128	114	14			
					Zwickau i. B.				125	114	11			

2967 (V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905)

Für Tabaksendungen, welche in Tetschen B.N.B. in Mengen unter 5000 kg verladen anlangen und von den Arbeitern der Partei direkt aus dem Wagen auf die Straßenfuhrwerke verladen werden, gelangt bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906 die im Abschn. J, V, des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905 normierte Auflegegebühr nicht zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
2968 V.-Bl. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Pflastersteine, Trottoirsteine, Trottoirplatten	Turnau	Münchengrätz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906		18	14	4	Im Kartierungswege		
				Prag B.N.B.					51	43	8			
2969 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Steine, roh behauen und Quadern	Prag B.N.B. loko und transit	Svijan Podol	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Anhang zum Lokalgütertarif	Verschieden	30	Verschieden	Im Kartierungswege		
2970 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Schotter und Bruchsteine	Josefsthal-Kosmanos	Chrasterhof*)	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Anhang zum Lokalgütertarif	14	12	2	Im Kartierungswege		*) Die Sendungen müssen an die Länderbank oder an die Domäne des Grafen Rudolf Ferdinand Kinsky aufgegeben werden
					Vrutic				16	14	2			
					Strenic			Lokaltarife	22	14	8			
2971 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Baryt, künstlicher, schwefelsaurer	Kralup B.N.B.	Schönau B.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	125	99	26	Im Kartierungswege		
2972 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Eisenbahnschwellen, hölzerne	Bösig	Böhm. Leipa transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt und an den Streckenvorstand derselben in Böhm. Leipa adressiert sein. Das Aufladen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	21	17	4	Im Kartierungswege		
				Hirschberg					15	11	4			
				Weißwasser					26	22	4			
				Woken					18	14	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2973 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Mehl und Mahlprodukte	Böhm. Leipa B.N.B.	Steinschönau B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller 44	Heller 37	Heller 7	Im Kartierungswege		
2974 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Frachtgüter aller Art (ausgenommen explosive Güter)	Rumburg B.N.B.	Warnsdorf B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			Verschieden	22*) / 20*)	Verschieden			*) Für feuergefährliche Güter finden diese Frachtsätze nur dann Anwendung, wenn dieselben in Mengen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg zur Aufgabe gelangen
2975 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Zuckerrübe und Zuckerrübenschnitze	Prag trans.	Aužic	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 7			25	21	4			
				Turnau	Münchengrätz				16·2	12·6	3·6			
				Všetat-Přivor	Liblic-Bišic				12·6	10·0	2·6			
				oder umgekehrt										
2976 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Tabak und Tabakfabrikate	Jungbunzlau B.N.B.	Warnsdorf B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			149	115	34			
2977 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Braunkohle	Prag St.B. transit	Jungbunzlau B.N.B.	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka adressiert sind und oberhalb der Adresse die Überschrift tragen: „Regiesendung der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka"			562 Heller pro 1000 kg	219 Heller pro 1000 kg	343 Heller pro 1000 kg			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
2978 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn		Frachtgüter, Klasse I	Nixdorf oder umgekehrt	Wölmsdorf	Einhaltung der allgemein gültigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, der Lokalbahn Nixdorf—Nieder-Einsiedel—Sebnitz	19	10	9	Im Kartierungswege		
			Frachtgüter, Klasse II						16	8	8			
			Frachtgüter, Wagenladungsklasse A						15	8	7			
			Frachtgüter, Wagenladungsklasse B						14	8	6			
			Frachtgüter, Wagenladungsklasse C						13	7	6			
			Frachtgüter, Spezialtarif 1						14	7	7			
			Frachtgüter, Spezialtarif 2						14	7	7			
			Frachtgüter, Spezialtarif 3						10	7	3			
2979 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Lohe der Pos. L—12 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Sebnitz transit	Hainspach-Wölmsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel gültigen Tarifbestimmungen. Das Abladen obliegt dem Empfänger			37	27	10			
2980 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905		Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau	Mauer- und Dachziegel	Kuttenthal	Strenic	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei		Lokaltarife	12	10	2			
					Unter-Cetno				16	10	6			
				Böhm. Kamnitz	Meistersdorf				37	20	17			
					Parchen-Ober-Steinschönau				34	17	17			
					Steinschönau				24	12	12			
					Ullrichsthal				36	19	17			
				Kuttenthal Turnau	Parchen-Ober-Steinschönau				Verschieden	35·5	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1907	Die Sendungen müssen für einen Fabriksneubau bestimmt sein
					Steinschönau					35·5				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2981 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Böhmischen Nordbahn	Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau	Getreide der Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Böhm. Leipa B.N.B. transit Böhm. Leipa Stadtpark	Ober-Liebich Wolfersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Gebührentarif, Teil II, der Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau	Verschieden	Heller 12 14	Verschieden	Im Kartierungswege		
2982 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Frachtgüter aller Art	Böhm. Leipa B.N.B. trans. Böhm. Leipa Stadtpark	Ober-Liebich Wolfersdorf oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen				18 22				
2983 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Güter der Klasse II	Meistersdorf Ober-Preschkau Parchen-Ober-Steinschönau Ullrichsthal	Bodenbach B.N.B. Tetschen B.N.B.			Lokalgütertarife		69 55 69 69				
2984 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905			Ziegel des Ausnahmetarifes II	Böhm. Leipa Stadtpark	Meistersdorf Ober-Liebich Ober-Preschkau Parchen-Ober-Steinschönau Steinschönau L.B. Ullrichsthal Wolfersdorf	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes II		Gebührentarif, Teil II, der Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau	Heller 15 10 19 18 21 15 12	13 9 16 15 18 13 10	Heller 2 1 3 3 3 2 2			
2985 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Fischamend	Mannersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	20 Heller	12 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfg.	Pfg.	Pfg.			
2986	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn**	**beteiligten Verwaltungen**	**Petroleum, mineralische Öle und mineralische Schmieröle zur Ausfuhr aus dem Österr.-ungar. Zollgebiete**	**Pozsony-Ujváros**	**Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz**	**Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf dem vom Donauufergeleise abzweigenden Fabriksgeleise eingeladen werden**	**ab 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899**	181	136*)	45	Im Rückvergütungswege	**Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, bezw. nach dem zwischen Wallwitzhafen und Hamburg gelegenen Verkehrsgebiete. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen**	***) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfg. für 100 kg.**
					Schönpriesen-Umschlag				176	131*)	45			
					Dresden-Elbkai				228	183	45			
2987	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 137.242/05	beteiligten Verwaltungen	Verschiedene	verschiedenen Stationen	Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie in umgekehrter Richtung	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege gültigen Bedingungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Nachtrag III zum Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 im Abschnitt D, III (Ausnahmetarife im Rückvergütungswege) bezeichneten Belege	**Die vollständigen auf dieses Zugeständnis bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. Jänner 1906 zur Einführung kommenden Nachtrag III zum Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 enthalten**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2988	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 126 524/05	beteiligten Bahnverwaltungen	Koks als Frachtgut	Schwadowitz-Eipel	Prag-Hrabovka transit	Einhaltung der Bestimmungen der zitierten Tarife. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und frachtbriefmäßig an eine Dienststelle derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Direkter Frachtsatz besteht nicht	540 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
2989	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 127.829/05		Braunkohlen als Frachtgut		Podĕbrad	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Podĕbrad in Schienenverbindung stehendes Fabriksetablissement adressiert sein, dahin zugeschoben und daselbst zum Zwecke des Betriebes dieses Fabriksetablissements verbraucht werden, worüber erforderlichenfalls der Nachweis zu erbringen ist	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, konsigniert, spätestens bis Ende März 1907	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
					Bilin					716	626	90		
					Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					728	638	90		
					Dux und Ladowitz					708	618	90		
					Franz Josef-Stollen					700	610	90		
					Holtschitz-Seestadtl					738	648	90		
					Karbitz					648	558	90		
					Maria-Ratschitz					716	626	90		
					Mariaschein					662	572	90		
					Paredl					726	636	90		
					Schallan					679	589	90		
					Schönfeld					640	550	90		
					Schwaz-Kuttowitz					708	618	90		
					Settenz					692	602	90		
					Teplitz					684	594	90		
					Triebschitz					734	644	90		
					Trupschitz					824	734	90		
					Türmitz					636	546	90		
					Ullersdorf					700	610	90		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2990 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 132.358 05	beteiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks als Frachtgut	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der Österr. Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897 und für den Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. vom 1. Mai 1904		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		Die für die Umladung in Friedland i. B. oder Zittau aus den Normalspur- auf die Schmalspurwagen oder für die Beförderung auf Rollböcken zu erhebenden Gebühren sind in den Frachtsätzen bereits enthalten

Von	Nach Dittersbach (Lokalbahn Friedland i. B.-Hermsdorf) Heller für 1000 kg
Bismarckschacht	676
Segengottesgrube	678
Hans-Heinrich-Tiefbau	679
Friedenshoffnungsgrube unterer Anschluß	682
Friedenshoffnungsgrube oberer Anschluß	667
Glückhilfgrube oberer Anschluß	667
Juliusschacht	669
Bahnschacht	662
Koksanstalt Bahnschacht	665
Charlottenbrunn	656
Steingrund	656
Melchiorgrube	651
Egmont- und Mayrauschacht	637
Gustav- und Abendröthegrube	637
Fellhammer	632
Neue Heinrichgrube	647
Konradsthal, David- und Wigandgrube	662
Ludwigsdorf	703
Rubengrube	715
Neurode	715
Mittelsteine	738
Möhlten	750
Radzionkaugrube	1162
Karsten-Centrumgrube	1147
Bobrek	1142
Borsigwerk	1134
Hedwigwunschgrube	1134
Castellengogrube, Preußengrube	1136
Ludwigsglück	1142
Ludwigsglückgrube	1145
Gleiwitz	1119
Zabrze	1140
Zabrze-Koksanstalt u. sämtlichen Schächten der Königin Luisegrube	1147
Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube	1155
Köhlerschacht der Lythandragrube	1158
Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube	1160
Friedensgrube	1162
Schachtanlage Bielschowitz	1155
Brandenburggrube	1155
Morgenroth	1149
Paulusgrube, Schaffgotschschacht	1149
Paulusgrube, Gotthardschacht	1160
Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, kons. Mathildegrube	1160
Beuthen O.S.E.	1149
Hohenzollerngrube	1153
Redensblickschacht der Florentinegrube	1155
Heinitzgrube	1153
Bahnschacht der Gräfin Lauragrube	1166
Königshütte O.S., sämtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube	1171
Deutschlandgrube	1162
Cleophasgrube	1171
Kattowitz	1181
Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube	1188
Georggrube	1192
Laurahütte	1179
Chasséeschacht der Fannygrube	1181
Ficinusschacht	1181
Richterschächten d. Laurahüttengrube, Knoffschacht II	1184
Maxgrube	1186
Fürstin Paulineschacht	1196
Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht)	1196
Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht)	1194
Myslowitz, Myslowitzgrube	1205
Brzezinka, neue Przemsagrube, kons. Wandagrube	1218
Marthaschacht der Karl-segengrube	1222
Imielin	1233
Kons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)	1212
Kons. Gieschegrube (Richthofenschacht)	1194
Emanuelsegen	1201
Boerschächte	1207
Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Trautscholdsegengrube	1212
Oheimgrube	1192
Nicolai	1201
Bradegrube, Augustensfreudengrube	1186
Orzesche	1175
Dubenskogrube	1199
Karlschacht der Johann-Jakobgrube	1171
Emmagrube	1175
Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube	1158
Czernitz, Charlottegrube, Annagrube	1149
Koksanstalt Orzegow	1158
Hillebrandschacht	1175
Heinrichsglückgrube	1212

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
2991	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.201-C I/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Tabak, roh, der Pos. T—1 Tabakabfälle aus der Pos. A—1 a } der Güterklassifikation der vom 1. Juli 1905 gültigen Abteilung B des Tarifes, Teil I	Triest	Wien (St.E.G.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezogenen Tarife. Aufgabe als Frachtgut. Die Sendungen müssen via Suezkanal, sowie von Echellen des Schwarzen Meeres zum Importe gelangt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1 und 2	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	310 Heller		Nach Maßgabe der „Speziellen Bestimmungen" des Abschnittes J des nebenbezeichneten Verbandstarifes (Teil II, Heft 1) im Kartierungs- oder Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der nebenbezeichneten „Speziellen Bestimmungen" beizubringenden Dokumente innerhalb der tarifmäßig festgesetzten Frist	
				Triest oder Fiume	Hainburg (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg				437 Heller		Im Kartierungswege		Bezügliche Frachtsätze für Wagenladungen sind in den Anhängen zu den österreichisch-adriatischen Verbandstarifheften 1 und 2 (gültig ab 1. Dezember 1905) unter den Postnummern 173 und 73 bereits vorgesehen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2992	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.710-C I/05		Getreide aus Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Lepsény	Stationen der Strecke Hetzendorf bis Felixdorf und von St. Egyden bis Payerbach-Reichenau, einschließlich Laxenburg, dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (Wien, Ebenfurth, Grammat-Neusiedl, Mitterndorf-Mosbrunn, Pottendorf-Landegg und Ober-Eggendorf ausgenommen)	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in Rubrik 5 unter „nach“ bezeichneten Stationen mittels Straßenfuhrwerk abgeführt oder von einem mit diesen Stationen durch Industriegeleise verbundenen Etablissement bezogen werden, oder, sofern in diesen Stationen ein Übergang auf eine Anschlußbahn stattfindet, mit direkten, nach einer Station dieser Anschlußbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	Heller 158	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Theresienfeld und Wr. Neustadt					152				
2993	V.-B. Nr 147 v. 23./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.475-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Steinkohlen und Anthrazit	Zdieditz (B.E.B.)	Peri trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Sendungen müssen an eine italienische Gasanstalt adressiert sein. Die Frachtsätze gelten bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Die Frachtsätze unter b) gelten nur für Sendungen genannten Artikels von mindestens 50 Tonnen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, wenn die Sendungen von einem Versender zur Aufgabe gelangen. Bei Verwendung von Wagen von 15 Tonnen Tragkraft sind die unter b) bezifferten Frachtsätze schon bei Aufgabe von 45 Tonnen gültig	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Franken pro Tonne: a) 20·02 b) 18·52	a) 19·71 b) 18·21	a) 0·31 b) 0·31	Kartierung		
					Pontebba trs.				a) 19·72 b) 19·72	a) 16·73 b) 16·73	a) 2·99 b) 2·99			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2994 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 12.603-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Getreide der Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Cervignano (k.k.St.B.)	Triest (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und rücksichtlich des Verkehres mit Triest der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife (Teile II), bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 1)	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 44		Im Kartierungswege		
				Pieris Turriaco (k.k.St.B.)	Triest (S.B.)					36				
				Ronchi Fr.B. (k.k.St.B.)	Triest (S.B.)					36				
				Villa-Vicentina (k.k.St.B.)	Triest (S.B.)					40				
			Reis der Pos. R—4 b), Reiskleie und Reisstaub der Pos. R—5	Villa-Vicentina (k.k.St.B.)	Budapest (S.B.)					226				
				Villa-Vicentina (k.k.St.B.)	Triest (S.B.)					40				
			Reisstärke der Pos. S—49	Cervignano (k.k.St.B.)	Budapest (S.B.)					238				
				Cervignano (k.k.St.B.)	Sziszek (Sisak) S.B.					205				
				Cervignano (k.k.St.B.)	Zágráb (Zagreb) S.B.					180				
2995 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 14.877-C I/05	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holz des Spezialtarifes 2	Deutsch-Landsberg	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 165		Im Kartierungswege		*) Nur gültig für Schnittholz
				Frauenthal-Gams	Triest					163				
				Köflach	Triest					161				
				Krottendorf	Triest					152				
				Oberdorf	Triest					158				
				Preding-Wieselsdorf	Triest					154				
				Schwanberg	Triest					170				
				Voitsberg	Triest					156				
				Wies	Triest					179				
				Wies (Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn)	Triest					173*)				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
2996	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.129-C I/05	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle), sowie Braunkohlen-Briquettes	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Anhang zum Lokaltarife (Teil II) der S.B., bezw. zum Lokaltarife der Barcs-Pakráczer Eisenbahn	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		
2997	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.129-C I/05	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	1. **Holz** der Pos. H—17, a), b) und c), 2. **Holz** der Pos. H—18, a), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Sladojevce und Slatina	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) exkl.—Wr. Neustadt inkl., sowie nach Stationen der Linie Wien (exkl.)—Pottendorf-Landegg und der Strecke Pottendorf-Landegg—Wr. Neustadt der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und verwendeten Wagen oder Frachzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	1. 128 Heller 2. 110 „	Verschieden	Im Kartierungswege		

Tabelle zu Nr. 2996 (Heller pro 100 kg):

Nach	Von Cilli	Graz S.B.	Hrastnigg	Markt Tüffer	Sagor	Trifail
Lukac	73	77	79	75	81	81
Veröcze-Virovitica	75	79	81	77	83	83
Teresovac-Suhopolje	77	81	83	79	85	83
Gyulaves	81	85	83	83	85	85
Daruvár	86	90	83	87	85	85
Pakrácz	89	96	83	87	85	85
Koncanica-Zdenci	88	92	83	87	85	85
Slatina	81	85	83	83	85	85

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
2998	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.129-C I/05		Brennholz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Bastaji	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) exkl. bis Wr. Neustadt inkl., sowie nach Stationen der Linie Wien exkl. bis Pottendorf-Landegg und der Strecke Pottendorf-Landegg bis Wr. Neustadt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 93		Im Kartierungswege		
				Daruvár						94				
				Konoanica-Zdenci						94				
				Sirač						97				
				Supljalipa						93				
				Daruvár	Gram.-Neusiedl					94				
2999	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.694-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Glas der Pos. G—10 a, Hohlglaswaren der Pos. H—15 } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juli 1905	Wall.-Meseritsch (K.F.N.B.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem Österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	296 Heller	258 Heller	38 Heller	Nach Maßgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" unter VIII bezeichneten Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
				Mähr.-Weißkirchen (K.F.N.B.)					296 Heller	258 Heller	38 Heller			
				Krasna (K.F.N.B.)					297 Heller	259 Heller	38 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3000	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.695-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Pölfing-Brunn	a) den Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) inklusive—Wr. Neustadt inklusive und Laxenburg, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn: b) den Stationen der Strecke Nagy-Marton inklusive—Szombathely inklusive	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	a) 101 Heller b) 103 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
3001	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.765-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Getreide	Neuhaus (k.k.St.B.)	Landeck (k.k.St.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Ausfuhr des Zuckers, bezw. des Getreides mittels Straßenfuhrwerken über Martinsbruck, Taufers oder Spießermühle in die Schweiz	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	254 Heller	241 Heller	13 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe längstens nach einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, daß der Zucker, bezw. das Getreide von Landeck via Martinsbruck, Taufers oder Spießermühle tatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde	Diese Refaktiesätze finden auch für solche Sendungen Anwendung, die im landschaftlichen Lagerhause in Innsbruck reexpediert werden
			Getreide	Prag (k.k.St.B.)					286 Heller	248 Heller	38 Heller			
			Zucker aller Art, ausgenommen Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	Prag (k.k.St.B.), Smichow (k.k.St.B.), Hrabowka trs. (k.k.St.B.)					235 Heller	184 Heller	51 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller ad a)	b)	Heller ad a)	b)	Heller ad a)	b)			
3002	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Steinquadern und Steinplatten, einfach, glatt behauen, unverpackt oder bloß in Schutzrahmen, aus der Pos. 8—51 d der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, vom 1. Juli 1905	a) Čerčan-Pišely b) Požar	Aussig (Ö.N.W.B. und St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Absender und Empfänger zu besorgen. 3. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen für die Moldau-, bezw. Elberegulierung bestimmt und an die Bauunternehmung derselben adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife und Tarife, Teil II, Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	110	—	98	114	12	—	Im Kartierungswege		
					Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.)				121	—	98	114	23	—			
					Bubentsch				—	—	40	56	—	—			
					Jenschowitz				—	—	60	76	—	—			
					Kralup (St.E.G.)				—	—	53	69	—	—			
					Leitmeritz (Ö.N.W.B.)				105	—	93	109	12	—			
					Libschitz				—	—	50	66	—	—			
					Lobositz (St.E.G.)				—	—	82	98	—	—			
					Lužetz				—	—	70	86	—	—			
					Melnik (Ö.N.W.B.)				86	—	75	91	11	—			
					Raudnitz (St.E.G.)				—	—	73	89	—	—			
					Rostok (St.E.G.)				—	—	45	61	—	—			
					Tetschen (B.N.B. u. Ö.N.W.B.)				121	—	98	114	23	—			
					Theresienstadt				—	—	79	95	—	—			
					Unter-Beřkowitz				—	—	64	80	—	—			
					Wegstädtl-Hněwitz				—	—	68	84	—	—			
					Weltrus				—	—	56	72	—	—			
					Hrabovka transit Prag (St.B.) transit				33	—	30	—	3	—			
3003	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Ziegel und Sand	Sodau	Karlsbad (B.E.B.) loko	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Verschieden		Heller 10		Verschieden		Im Kartierungswege		Gegen Achsabfuhr
					Karlsbad Zentralbahnh. loko						12						
					St. Joachimsthal						20						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3004 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	mineralische Kohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna	Reichenberg S.N.D.V.B.	**Mindestverfrachtung von 1000 Tonnen (à 1000 kg)** innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Absender. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	600 Heller für 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. März 1907 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn. Diese Duplikat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
3005 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zuckerrüben, frische	Trebnitz Trebnitz-Stadt	Lobositz (St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Es bestehen für diese Artikel keine direkten Frachtsätze	18 Heller		Im Kartierungswege		
			Rübenschnitze und Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm, Kalkschlamm)	Lobositz (St.E.G.)	Trebnitz Trebnitz-Stadt		vom 1. April 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906			18 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3006 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Felixdorf (S.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen, welche an das k. u. k. Militärärar zu adressieren sind, müssen für die k. u. k. Pulverfabrik in Blumau bestimmt sein und von letzterer auch bezogen werden.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Mährisch-Schlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Juli 1904	Heller für 1000 kg 1090	880	210	Im Kartierungswege		
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					1090	880	210			
3007 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Steinsalz aus Pos. 8—7a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905, exklusive Fabrikssalz	Wieliczka	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe als Frachtgut. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkt lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1905	Heller 272	Heller 226	Heller 46	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
				Bochnia					291	245	46			
				Wieliczka	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito				273	227	46			
				Bochnia					292	246	46			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3008 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Steinsalz aus Pos. S—7 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905, exkl. Fabriksalz	Bochnia	Brünn Ndbhf.	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 500 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Ost-Nordwest-Österreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1905	245	205	40	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Chirlitz-Turas				241	205	36			
					Sokolnitz				237	205	32			
					Krzenowitz				232	205	27			
					Holubitz				230	205	25			
					Rausnitz-Slawikowitz				228	205	23			
					Wischau				220	205	15			
					Eywanowitz				216	205	11			
					Nezamislitz				212	205	7			
					Kojetein				206	205	1			
					Ober-Gerspitz				246	219	27			
					Mödritz				248	219	29			
					Raigern				251	222	29			
					Rohrbach i. M.				254	227	27			
					Branowitz				258	233	25			
					Auspitz				263	240	23			
					Saitz				260	245	15			
					Kostel				256	251	5			
				Wieliczka	Brünn Ndbhf.				226	186	40			
					Chirlitz-Turas				222	186	36			
					Sokolnitz				218	186	32			
					Krzenowitz				213	186	27			
					Holubitz				211	186	25			
					Rausnitz-Slawikowitz				209	186	23			
					Wischau				201	186	15			
					Eywanowitz				197	186	11			
					Nezamislitz				193	186	7			
					Kojetein				187	186	1			
					Ober-Gerspitz				227	200	27			
					Mödritz				229	200	29			
					Raigern				232	203	29			
					Rohrbach i. M.				235	208	27			
					Branowitz				239	214	25			
					Auspitz				244	221	23			
					Saitz				241	226	15			
					Kostel				237	232	5			
3009 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holz der Pos. H—18 a der Güterklassifikation des Österreichisch-Ungarischen Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Granica transito	Troppau (Nordbahnhof)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	55 Heller	40 Heller	15 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller								
									ad a)	ad b)	ad a)	ad b)	ad a)	ad b)			
3010	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Steinsalz aus Pos. 8—7 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Juli 1905, exklusive Fabriksalz	Bochnia	Böhm.-Trübau	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens { a) 5.000 kg / b) 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 3, für den Ost-Nordwest-Österreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1903	289		260		29		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die genannten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Chotzen				292		273		19				
					Hohenstadt				278	253	236	234	42	19			
					Kolin St.E.G.				349		313		36				
					Müglitz				269	244	227	225	42	19			
					Pardubitz St.E.G.				315	263	282	262	33	1			
					Prag Ö.N.W.B.				380		349		31				
					Prag St.E.G.				380		349		31				
					Zwittau				302		272		30				
				Wieliczka	Böhm.-Trübau				269		240		29				
					Chotzen				272		253		19				
					Hohenstadt				258	234	216	215	42	19			
					Kolin St.E.G.				329		293		36				
					Müglitz				249	225	207	206	42	19			
					Pardubitz St.E.G.				295	244	262	243	33	1			
					Prag Ö.N.W.B.				360		329		31				
					Prag St.E.G.				360		329		31				
					Zwittau				282		252		30				
3011	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	a) Steine, unbearbeitete (Bruchsteine) aus Pos. 8—51 a; b) Steine mit geradlinigen Flächen, roh behauen aus Pos. 8—51 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I. Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Hnojnik	Ostrau-Witkowitz via Friedek-Mistek	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens ad a) das Ladegewicht der verwendeten Wagen, ad b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1903	Besteht kein direkter Frachtsatz		18 Heller				Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3012	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.914/03, bezw. 24.513/05	beteiligten Verwaltungen	**Beeren,** getrocknete, folgende: Berberitz-, Brom-, Erd-, Heidel-, Himbeeren, Hollunder-, Johannis-, Maul-, Preisel-, Stachel- und Wachholderbeeren, auch Schlehen und Hagebutten; **Bier; Citronen** (Limonien); **Einbrennsuppen-Masse;** Essig (Speiseessig); **Fische,** geräucherte, gesalzene oder sonst zubereitete, auch Fischkonserven und Fischbrut (mit Ausnahme von Caviar); **Fleisch,** geräuchert, gepökelt, gesalzen oder sonst zubereitet, auch Fleischkonserven; **Fleischwaren,** wie: Schinken, Würste u. dgl.; **Getreidemuster; Honig; Kartoffeln** (Erdäpfel); **Mineralwasser,** auch künstliches, in Kisten; **Most** (Wein- und Obstmost); **Obst,** getrocknetes, und zwar: Äpfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prünellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben; **Orangen,** auch Mandarinen; **Osterbrot** (Mazzes); **Pflaumenmus** (Powidl, Lequar), **Sodawasser,** auch mit Fruchtsaft versetzt, in Kisten; **Speck; Topfen; Wein,** auch Obstwein (Zider) und Schaumwein (Champagner), mit Ausnahme von Medizinalweinen; **Weißgebäck** als Eilgut	Oświęcim und vice versa	Jassy	Bei Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen wird in Rumänien von der Bahn besorgt, insoweit es sich nicht um Kolli handelt, welche nach den Bestimmungen des Lokaltarifes vom Versender, bezw. Empfänger auf- und abzuladen sind	vom 1. Jänner 1906 bis auf **Widerruf,** längstens bis 31. Dezember 1906	Teil II für den Österreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. März 1904		1200 Centimes		Im Kartierungswege		
			Beeren, frische, folgende: Berberitz-, Brom-, Erd-, Heidel-, Himbeeren, Hollunder-, Johannis-, Maul-, Preisel-, Stachel- und Wachholderbeeren, auch Schlehen und Hagebutten; **Butter,** natürliche; **Eier,** mit Ausschluß von Ameiseneiern; **Fette,** und zwar: Talg, tierischer, roh, Schweinefett (Filz, Schmeer, Schweineschmalz), Gänsefett; **Fleisch,** frisches; **Gemüse** aller Art; **Huselnüsse; Hefe** (Germ), gepreßt, in Frachtstücken von höchstens 50 kg pro Stück; **Kastanien; Käse; Melonen; Milch,** mit Ausschluß kondensierter Milch; **Nüsse; Obst,** frisches, und zwar: Äpfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prünellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben; **Obstbäume; Rindschmalz; Schwarzgebäck; Tiere,** tote, und zwar: geschlachtetes Vieh, auch totes Geflügel; **Wildbret,** totes, auch tote Kaninchen	Oświęcim und vice versa	Jassy					1169 Centimes				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3013	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 4524/04, bezw. 24.513/05	beteiligten Verwaltungen	Papier des Ausnahmetarifes Nr. 5, Serie B und C, des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Grodek	Constanta port. trans.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 5 (im Rückvergütungswege) des Direkten Österreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verbandstarifes vorgesehenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Teil II, gültig vom 1. März 1904	Centimes 371	337	34	Im Rückvergütungswege	Siehe die einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	
					Galati trans.				292	258	34			
					Giurgiu (Smarda) trans.				369	335	34			
3014	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.914/03, bezw. 24.513/05	beteiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Pozoritta	Valea Călugă reascâ	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Teil II des Tarifes für den Österreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. März 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze	156 Centimes		Im Kartierungswege		
3015	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.914/03, bezw. 24.513/05	beteiligten Verwaltungen	Kokes der Pos. K—25 der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarifteiles 1 vom 1. Jänner 1905	Grzegórzki	Burdujeni transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Verbandstarif der beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 136		Im Kartierungswege		
				Lemberg						77				
				Lemberg-Podzamcze						78				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3016 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 2986/05, bezw. 24.513/05	beteiligten Verwaltungen	Zweiachsige Zisternenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Stauding	Itzkany	Einhaltung der im Ausnahmetarife für Eisenbahnfahrzeuge nach Suczawa, Predeal und Verciorova vom 15. Juni 1895 vorgesehenen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Frachtgut nach Suczawa, Predeal und Verciorova, gültig vom 15. Juni 1895	78·89 Francs pro Wagenachse	61·54 Francs pro Wagenachse	17·35 Francs pro Wagenachse	Im Kartierungswege		
3017 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 9130/04, bezw. 24.513/05	beteiligten Verwaltungen	Schnittholz des Ausnahmetarifes Nr. 41, Serie A, Ziffer 3, a), b), c), des in der 8. Rubrik bezeichneten Verbandstarifes	Jacobeni	Galati trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 41 des in der 8. Rubrik bezeichneten Verbandstarifes vorgesehenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Teil II des Tarifes für den Österreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. März 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze	200 Centimes		Im Kartierungswege		
				Jacobeni	Galati doc trans.					202 Centimes				
3018 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 13.033/04, bezw. 24.513/05	beteiligten Verwaltungen	Kistenbrettchen, auch gehobelt und aus schmäleren Stücken zusammengeleimt, sowie auch mit Brandsignierungen versehen, sonst unbearbeitet, bis 1·25 m lang und bis 20 mm dick	Czernowitz	Galati trans. Galati Doc trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Verladung hat durch den Absender auf eigene Kosten zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Teil II, gültig vom 1. März 1904	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 128 130		Im Kartierungswege		
				Dorna-Watra	Galati trans. Galati Doc trans.					172 174				
				Sadowa	Galati trans. Galati Doc trans.					157 159				
				Brodina	Galati trans. Galati Doc trans.					150 152				
				Putna	Galati trans. Galati Doc trans.					144 146				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3019 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.914/03, bezw. 24.513/05		Faßdauben aus Buchenholz, Pos. H—17 b, der Güterklassifikation des österr.-ungar. Tarifes, Teil I, Abteilung B	Bóbrka-Chlebowice	Itzkany transit (für Rumänien)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	95	84	11	Im Kartierungswege		
				Bolechów					93	82	11			
				Kolomea					62	58	4			
				Potutory					89	79	10			
				Komańcza					135	118	17			
				Krościenko					120	105	15			
				Ławoczne					110	97	13			
				Lubieńce					101	89	12			
				Łupków					137	119	18			
				Neu-Łupków					137	119	18			
				Olszanica					124	108	16			
				Skole					105	92	13			
				Stryj					97	86	11			
				Synowódzko wyżne					103	90	13			
				Ustrzyki					122	106	16			
				Złoczów					114	100	14			
				Hadikfalva					24	20	4			
				Hliboka					32	28	4			
										Heller				
3020 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 6684/1900	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Schleifholz der Pos. H—18 g) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Eben	Bergheim	Aufgabe als Frachtgut bis 4 m Länge und beliebigen Durchmesser oder bis 6 m Länge und 25 cm Minimaldurchmesser, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife		29		Im Kartierungswege		Der Bezug muß durch eine Zellulose- oder Holzpapierstoffabrik unter der weiteren ausdrücklichen Bedingung der Abfuhr mittels Straßenfahrzeugen vom Bahnhofe in Bergheim erfolgen. In diesen Frachtsätzen ist die Überstellungsgebühr in Salzburg nicht inbegriffen
				Hüttau						29				
				Mandling						34				
				Werfen						25				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3021	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 58.063/05	Faschinen und Holzpflöcke	Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, unter I angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (exkl. der Station Orló und der Strecke Dolina—Wygoda)	Alt-Sandec und Neu-Sandec	Frachtzahlung für das faktische Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. wenn bei der Verladung das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, mindestens für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, über welch letzteren Umstand die Partei die bahnseitige Bestätigung auf dem Frachtbriefe einzuholen hat. Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Faschinen und Holzpflöcke müssen zur Regulierung der Flüsse Dunajec und Poprad bestimmt sein und mit an die betreffende k. k. Bauleitung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen hat durch Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den bezüglichen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Im Kartierungswege		Hierdurch erscheint die Publikation im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 12. Dezember 1905 unter fortlaufender Nr. 2469 gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3022	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Österr. Nordwestbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Stahlröhren der Pos. E—6 lit. c der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, der österr., ungar. und bosnisch-herzegow. Eisenbahnen, Abteilung B., vom 1. Juli 1905	Komotau (A.T.E. und B.E.B.)	Olmütz (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Boryslaw, Drohobycz, Gorlice, Iwonicz, Krosno, Sanok, Ustrzyki und Zagórz)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Der Absender hat das Aufladen, der Empfänger das Abladen auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Verschieden	155 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Der ermäßigte Frachtsatz gilt auch in umgekehrter Richtung für Sendungen von Boryslaw, Drohobycz, Gorlice, Iwonicz, Krosno, Sanok, Ustrzyki und Zagórz
3023	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**		Kalkstein und Kalksteinschotter	Pürstein	Kladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger innerhalb der hierfür jeweils festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	51·2 Heller*)	40 Heller*)	11·2 Heller	Im Kartierungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Einfahrtsgebühr in Kladno für mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn ab der Station Kladno weiter zu befördernde Transporte bereits inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3024 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Zement der Pos. Z—1	Gartenau	Salzburg k.k.St.B. loko und transit und Künstlerhaus-Nonntal	**Mindestaufgabe von 20.000 Tonnen während der Begünstigungsdauer und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** Bei einer Aufgabe von 20.000 Tonnen / Für jede weitere das Mindestgewicht von 20.000 Tonnen übersteigende Wagenladung	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	1 Heller / 1·5 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1907	
3025 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Torf der Pos. T—22 und 24 des Tarif-Teiles I	Lamprechtshausen	Salzburg k.k.St.B. transit / Salzburg-Itzling	**Mindestaufgabe von 3000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	18 Heller / 21 Heller	15 Heller / 15 Heller	3 Heller / 6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1907	
3026 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Zement der Pos. Z—1 des Teiles I für den Verkehr mit Deutschland	Gartenau	Salzburg transit für Sendungen nach Freilassing	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Bahnhoferweiterung in Freilassing bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, Abteilung E, Schnittafel II a	Mark 0·15	Mark 0·12	Mark 0·03	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3027 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—5 des Tarif-Teiles I	Bürmoos	Salzburg-Itzling und Salzburg k.k.St.B. transit	**Nachweisung eines Mindestverfrachtungsquantums** von a) 3000 Tonnen à 1000 kg, " b) 4000 " à 1000 ", " c) 6000 " à 1000 ", " d) 8000 " à 1000 " } **während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	a) 15·5 Heller b) 15·0 Heller c) 14·0 Heller d) 13·0 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefduplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
3028 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Malz der Pos. M—8 des Tarif-Teiles I	Salzburg k.k.St.B. transit	sämtlichen Stationen der Linie Salzburg—Parsch—St. Leonhard-Drachenloch und Salzburg—Lamprechtshausen	Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate bis spätestens Ende Februar 1907	
3029 V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Torf der Pos. T—22 und 24 des Tarif-Teiles I	Bürmoos	Salzburg-Itzling Salzburg k.k.St.B. transit	**Mindestaufgabe von 3000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	20 Heller 17 Heller	14 Heller	6 Heller 3 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbriefduplikate bis längstens Ende Februar 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3030	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	k. k. Staatsbahn-Direktion Linz Z. 37.769-6/05	Zementwaren, Tonwaren, Formen und Modelle	In der Station Lambach		Wenn Sendungen im Gewichte unter 5000 kg durch die Partei auf-, bezw. abgelegt und auf-, bezw. abgeladen werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif		Nachlaß der Auflege, bezw. Ablegegebühren		Im Kartierungswege		
3031	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	k. k. Staatsbahn-Direktion Linz Z. 37.769-6/05	Getreide aller Art in Wagenladungen	Linz-Umschlagplatz	Stationen des In- und Auslandes	Das Getreide muß per Donau ankommen und in die Eisenbahnwagen durch Arbeitskräfte der Partei umgeladen werden. Zur Verwiegung sind Arbeitskräfte und Wiegemittel der Partei zu verwenden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Nebengebühren: Wägegeld	2·— Heller 1·70 Pfennige 2·10 Centimes	1·— Heller 0·85 Pfennige 1·05 Centimes	1·— Heller 0·85 Pfennige 1·05 Centimes	Im Kartierungswege		
									pro Wagen					
3032	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905	k. k. Staatsbahn-Direktion Linz Z. 37.769-6/05	Steine der Pos. 8—55	Andorf, Schärding, Taufkirchen	Stationen des In- und Auslandes	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Nebengebühren: Wägegeld	120 Heller 102 Pfennige 126 Centimes	60 Heller 51 Pfennige 63 Centimes	60 Heller 51 Pfennige 63 Centimes	Im Kartierungswege		
			Ziegel der Pos. Z—1	Andorf										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3033	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz** Z. 38.877/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine	Molit, Berhometh a. S. und Ladestellen der Schleppbahn Berhometh a. S.-Meżebrody	sämtlichen Stationen der in den Abschnitten A – C des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Linien und darüber hinaus	Abwage sämtlicher durch eine Firma aufgelieferten Transporte auf den Geleisewagen in Molit oder Berhometh a. S. Die Übernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständnis reflektieren, ist vorher mit einer bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichenden gestempelten Erklärung anzumelden. In den Frachtbriefen muß die bahnämtliche Abwage schriftlich verlangt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil I, Abteilung B	Wägegeld 120 Heller pro Wagen	Wägegeld 60 Heller pro Wagen	60 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		
3034	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz** Z. 38.877/05	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Faschinen	Wiznitz und Ispas	Nepolokoutz und darüber hinaus	Abwage sämtlicher durch eine Firma in Wiznitz und Ispas aufgelieferten Faschinen-Transporte auf den Geleisewagen. Die Übernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständnis reflektieren, ist vorher mit einer bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichenden gestempelten Erklärung anzumelden. In den Frachtbriefen muß die bahnämtliche Abwage schriftlich verlangt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil I, Abteilung B	Wägegeld 120 Heller pro Wagen	Wägegeld 60 Heller pro Wagen	60 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		Das Fehlen der Klausel „Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung“ auf den Frachtbriefen zieht den Verlust der Begünstigung nach sich
3035	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz** Z. 38.877/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Kant- und Rundholz	in der Station Paltinoassa		Abwage sämtlicher durch eine Firma aufgelieferten, bezw. empfangenen Transporte auf der Geleisewage in Paltinoassa. Die Übernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständnis reflektieren, ist vorher mit einer bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichenden gestempelten Erklärung anzumelden. In den Frachtbriefen muß die bahnämtliche Abwage schriftlich verlangt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil I, Abteilung B	Wägegeld 120 Heller pro Wagen	Wägegeld 80 Heller pro Wagen	40 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3036	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz** Z. 38.877/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz	sämtlichen Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen (Hliboka-Berhometh a. S., Karapcziu a. S.-Czudin, Berhometh a. S.-Mezebrody, Hatna-Dorna Watra, Wama-Russ. Moldawitza)	sämtlichen Stationen der in den Abschnitten A—C des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Linien und darüber hinaus	Abwage sämtlicher durch eine Firma aufgelieferten Transporte auf den Geleisewagen in Berhometh a. S., bezw. Lukawetz a. S., Storozynetz, Czudin, Petroutz a. S., Dorna Watra, Jacobeny, Valeputna, Pozoritta, Sadowa, Alt-Kimpolung, Wama, Molit, Frassin a. M., Gurahumora, Paltinoassa, Kaczyka, Russ. Moldawitza, Säge und Dragosza. Die Übernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständnis reflektieren, ist vorher mit einer bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichenden gestempelten Erklärung anzumelden. In den Frachtbriefen muß die bahnämtliche Abwage schriftlich verlangt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil I, Abteilung B	Wäggeld 120 Heller pro Wagen	Wäggeld 60 Heller pro Wagen	60 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		Die in Rubrik 10 ausgedrückte Begünstigung findet auf Sendungen, welche in den Übergangsstationen Hatna und Hliboka oder wegen Wagedefektes auf einer sonstigen Hauptbahngeleisewage gewogen werden, keine Anwendung. Das Fehlen der Klausel „Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung“ auf dem Frachtbriefe zieht den Verlust der Begünstigung nach sich
3037	V.-B. Nr. 147 v. 23./XII. 1905 **k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz** Z. 38.877/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine und Schotter	Frassin a. M., Pozoritta und Valeputna	Czernowitz, Volksgarten und Suczawa	Abwage sämtlicher für den Stadtmagistrat in Czernowitz und für das k. k. Straßenärar in Suczawa bestimmten Transporte auf den Geleisewagen in Frassin a. M., Pozoritta, resp. Valeputna.*) Adressierung dieser Transporte an den Stadtmagistrat in Czernowitz oder an einen k. k. Ingenieur in Suczawa. Jene Parteien, welche auf die unter Rubrik 10 bezeichnete Begünstigung reflektieren, haben eine bezügliche Erklärung bei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureichen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil I, Abteilung B	Wäggeld 120 Heller pro Wagen	Wäggeld 60 Heller pro Wagen	60 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		*) In den Frachtbriefen muß die Klausel „Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung“ angesetzt werden

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 148 Wien, 28. Dezember 1905. XVIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Dezember 1905, womit für den Monat Jänner 1906 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Jänner 1906 festgesetzt, daß in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von zwanzig Prozent (20%) in Silber zu entrichten ist.

Kosel m. p.

Konzessionsurkunde vom 14. Dezember 1905*) für die Lokalbahn von Krems nach Grein.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Mauthausen-Grein“ in Wien die Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Krems der Staatsbahnlinie Absdorf—Krems über Stein, Dürnstein, Weißenkirchen, Spitz, Schwallenbach, Aggsbach, Emmersdorf, Klein-Pöchlarn, Marbach, Persenbeug und Sarmingstein bis zur Station Grein der Lokalbahn Mauthausen-Grein in Gemäßheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom 16. Mai 1905, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 18. Juli 1905, R.-G.-Bl. Nr. 123, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn genießt die Gesellschaft die im Art. V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Der Bau der konzessionierten Eisenbahn ist binnen längstens drei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmäßige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Gesellschaft nicht eingehalten werden sollten, kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

*) Enthalten in dem am 19. Dezember 1905 ausgegebenen LXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 190.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Konzessionsbedingnissen und den sonstigen zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der konzessionierten Bahn und insbesondere auf die ermäßigte Fahrgeschwindigkeit derselben, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Die Ausführung des Baues der konzessionierten Bahn erfolgt nach Maßgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Überwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der von diesem hierzu delegierten Dienststelle.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflußnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

§ 6.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit vom heutigen Tage bis einschließlich 2. April 1987 festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes infolge eines solchen Verschuldens der Gesellschaft nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 7.

Im übrigen ist die Lokalbahn Krems-Grein als ein integrierender Bestandteil des den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 3. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 94, bildenden Unternehmens der Lokalbahn Mauthausen-Grein anzusehen; daher haben die Anordnungen der bezogenen Konzessionsurkunde, jedoch mit Ausnahme der daselbst in den §§ 1, 7, 8, 9, 10 und 16 enthaltenen, lediglich auf die Lokalbahn Mauthausen-Grein anwendbaren Bestimmungen, fortan für die ein einheitliches Unternehmen bildenden Lokalbahnen Mauthausen-Grein und Krems-Grein mit den nachstehenden Ergänzungen, bezw. Abänderungen zu gelten:

1. Die Gesellschaft ist berechtigt, zum Zwecke der Beschaffung des Erfordernisses für den Bau der Lokalbahn Krems-Grein ein weiteres, binnen 76 Jahren zu tilgendes Prioritätsanlehen in jenem Nominalbetrage aufzunehmen, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 15,300.000 in barem erforderlich ist, wobei auch hier die Bestimmung zu gelten hat, daß ein allfällig für das neue Anlehen zu bezahlender Regiebeitrag, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen, sowie daß für die Staatszuschüsse von der Gesellschaft keine Steuer zu entrichten ist.

2. In betreff des staatlichen Einlösungsrechtes haben die im § 17 der Konzessionsurkunde vom 3. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 94, enthaltenen Bestimmungen fortan für die beiden Linien Mauthausen-Grein und Krems-Grein mit der Maßgabe Anwendung zu finden, daß

a) die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung darin zu bestehen hat, daß der Staat an Stelle der Gesellschaft die Prioritätsanlehen und allfällige sonstige von der Gesellschaft mit Genehmigung der Staatsverwaltung zur Bedeckung anrechenbarer Anlagekosten aufgenommene Hypothekaranlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und überdies einen Betrag in der Höhe des im Zeitpunkte der Einlösung noch ungetilgten Aktienkapitales in barem oder in Staatsschuldverschreibungen entrichtet;

b) in der Einlösungserklärung der Betrag des vom Staate der Gesellschaft zu entrichtenden Einlösungspreises eventuell auch unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch ermittelt werden kann;

c) die Gesellschaft für alle aus dem Baue und Betriebe bis zum Zeitpunkte der Einlösung herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven, soweit dieselben nicht nach dem Obigen vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden, allein aufzukommen hat.

3. Zu dem im 4. Absatze des § 5 der Konzessionsurkunde vom 3. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 94, erwähnten Vermögen der Gesellschaft, aus welchen Forderungen des Staates an Garantievorschüssen oder Zinsen zu berichtigen sind, gehört insbesondere auch die für die Einlösung zu leistende Entschädigung.

4. An Stelle der Bestimmungen des § 2 der Konzessionsurkunde vom 3. April 1897, R.-G.-Bl. Nr. 94, welche außer Kraft gesetzt werden, haben nachfolgende Bestimmungen zu gelten:

Für die zur einem einheitlichen Unternehmen vereinigten Lokalbahnen Mauthausen-Grein und Krems-Grein wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Gesamtreinerträgnisses gewährt, welches gleichkommt dem Erfordernisse für die vierprozentige Verzinsung nebst der planmäßigen Tilgungsquote des auf der Lokalbahn Mauthausen-Grein bücherlich sichergestellten, längstens bis zum 1. August 1972 zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von K 2,400.000 zuzüglich des gleichartigen Erfordernisses für das zum Zwecke des Baues der Lokalbahn von Krems nach Grein aufzunehmende, innerhalb 76 Jahren, vom Tage der gegenwärtigen Konzession an gerechnet, zu tilgende Prioritätsanlehen in jenem seinerzeit von der Staatsverwaltung zu beziffernden Nominalbetrage, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 15,300.000 in barem erforderlich ist.

Wenn das jährliche Reinerträgnis der beiden ein einheitliches Unternehmen bildenden Lokalbahnen den garantierten Gesamtreinertrag nicht erreichen sollte, wird das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:
Wrba m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 18. Dezember 1905,*) betreffend das Erlöschen der Konzession für die Kleinbahnlinien a) durch die Tivoligasse über den Getreidemarkt und b) durch die Rainerstraße (früher Hohlweggasse) in Brünn.

Die mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Februar 1900, R.-G.-Bl. Nr. 28, erteilte Konzession zum Baue und Betriebe von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien in Brünn und Umgebung wurde

a) hinsichtlich der durch die Tivoligasse und über den Getreidemarkt führenden Teilstrecke der im Eingange der bezogenen Kundmachung unter 3.) angeführten Linie Obrowitz—Lažanskyplatz und

b) hinsichtlich der durch die Rainerstraße (früher Hohlweggasse) führenden Teilstrecke der im Eingange der bezogenen Kundmachung unter 6.) angeführten Linie Getreidemarkt—Altbrünner Badhaus

für erloschen erklärt.

Im übrigen bleiben die Bestimmungen der bezogenen Kundmachung unverändert aufrecht.

Wrba m. p.

Eröffnung der Lokalbahnstrecke Reutte—Schönbichl—Reichsgrenze.

Am 16. Dezember wurde die auf österreichischem Gebiete gelegene Strecke Reutte—Schönbichl—Reichsgrenze der Lokalbahn Reutte-Kempten mit den Stationen Reutte und Vils und den Haltestellen Pflach, Musau, Ulrichsbrücke, Schönbichl dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Reutte und Vils für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Haltestellen Pflach, Musau, Ulrichsbrücke und Schönbichl nur für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Eröffnung der elektrisch betriebenen normalspurigen Lokalbahn Bludenz-Schruns (Montafon-Bahn).

Am 18. Dezember wurde die Lokalbahn Bludenz-Schruns mit den Stationen Bludenz und Schruns, den Halte- und Ladestellen St. Anton im Montafon, Vandans, Kaltenbrunnen, Tschagguns und den Haltestellen Lorüns und Brunnenfeld dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Stationen Bludenz und Schruns, die Halte- und Ladestellen St. Anton im Montafon, Vandans, Kaltenbrunnen und Tschagguns für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Haltestelle Lorüns für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtenstückgutverkehr und die Haltestelle Brunnenfeld für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

---

*) Enthalten in dem am 23. Dezember 1905 ausgegebenen LXXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 194.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Oktober 1905.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluß des Monates Oktober 1905 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. Oktober 1905	verbleiben im Baue am 1. November 1905
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
Endstrecke Sianki — galizisch-ungarische Grenze	2·9	2·9	—
Tauernbahn:			
Tauerntunnel, lang 8526 m, km 34·5 bis km 43·0	8·5	8·5	8·5
Karawanken- und Wocheinerbahn: (Klagenfurt — [Villach] — Aßling—Görz—Triest):			
a) Bau des Zentralbahnhofes Klagenfurt	0·8	0·8	0·8
b) Teilstrecke Klagenfurt (Bahnhofende) —Rosenbach der Karawankenbahn, km 0·00 bis km 29·827	28·2	28·2	28·2
c) Teilstrecke Müllnern—Rosenbach der Abzweigung Villach—Rosenbach der Karawankenbahn	17·9	17·9	17·9
d) Karawankentunnel, lang 7976 m, samt anschließenden offenen Bahnstrecken, km 29·827 bis km 41·900	12·1	12·1	12·1
e) Teilstrecke Birnbaum — Aßling — Wocheiner Feistritz, km 41·900 bis km 43·954 der Karawankenbahn und km 0·00 bis km 27·200 der Wocheiner Bahn	29·2	29·2	29·2
f) Wocheiner Tunnel, lang 6339 m, samt der nördlichen Anschlußstrecke, km 27·200 bis km 34·796	7·6	7·6	7·6
g) Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter der Wocheiner Bahn samt der Verbindungskurve zum Südbahnhofe in Görz	58·2	—	—
1. von km 34·796 bis km 35·350	—	0·8	0·8
2. von km 35·350 bis km 92·850	—	57·4	57·4
h) Teilstrecke Prvačina—Triest	44·1	—	—
1. von km 10·826 bis km 51·310	—	41·3	41·3
2. von km 51·310 bis km 52·543	—	1·2	1·2
3. von km 52·543 bis km 54·100 (Umbau des Bahnhofes Triest-S. Andrae)	—	1·6	1·6
Pyhrnbahn (Klaus—Selzthal)	43·2	—	—
a) Boßrucktunnel, lang 4769 m, samt offenen Anschlußstrecken, km 30·700 bis km 37·112	—	6·4	6·4
b) die übrige Bahnstrecke	—	36·8	36·8
Kremstalbahn:			
Umlegung der Strecke km 59·831 bis km 63·082 zwischen Obermicheldorf und Klaus behufs Anschlusses der Kremstalbahn an die Pyhrnbahn	3·3	3·3	3·3
II. Erweiterungsbauten:			
α) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Linie Wien—Eger:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Allentsteig—Gmünd	34·1	34·1	25·2
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Horaždovic—Nepomuk	25·2	12·5	12·5
c) Umbau des Bahnhofes Budweis	—	—	—
Kremstalbahn:			
Umbau der 59·8 km langen Strecke Linz — Obermicheldorf zu einer Hauptbahn II. Ranges	—	—	—
Wippachtalbahn (Görz—Haidenschaft): Umgestaltung der 7·9 km langen Strecke St. Peter — Prvačina als Teilstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest	—	—	—
Linie Wels—Passau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Wels—Haiding	7·3	7·3	7·3
β) auf Privatbahnen:			
Österr. Nordwestbahn:			
Linie Wien—Tetschen:			
a) Zweites Geleise in der Teilstrecke Wien—Stockerau	26·0	26·0	26·0
b) Zweites Geleise in der Teilstrecke Groß-Wossek—Nimburg	14·1	—	14·1
c) Zweites Geleise in der Teilstrecke Schreckenstein—Tetschen	22·6	22·6	22·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Linie Wien—Krakau:			
Zweites Geleise in der Teilstrecke Oświęcim—Trzebinia	21·5	21·5	21·5
Summe der Hauptbahnen	406·8	380·0	382·3
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Tarnopol-Zbaraž	25·2	25·2	25·2
Hartberg-Friedberg	27·8	27·8	—
Meran-Mals (Vinschgaubahn)	60·6	60·6	60·6
Roßbach-Adorf	11·3	11·3	11·3
Zwettl-Martinsberg	36·2	36·2	36·2
Sudoměř—Skalsko—Alt-Paka	73·0	73·0	73·0
Kirchberg a. d. Pielach—Maria-Zell—Gußwerk	62·0	—	—
Teilstrecke von km 17·2 bis km 56·9	—	39·7	39·7
Zwickau—Deutsch-Gabel	12·1	12·1	—
Sedletz-Kuttenberg—Zruč	33·8	33·8	33·8
Reutte-Reichsgrenze nächst Schönbichl	14·5	14·5	14·5
Hannsdorf—Mährisch-Altstadt	10·0	10·0	—
Aujezd-Lubatschowitz — Lubatschowitz	10·2	10·2	—
Bludenz-Schruns (Montafonerbahn)	12·9	12·9	12·9
Neuhaus-Wobratein	43·7	43·7	43·7
Daudleb-Rokitnitz	19·9	19·9	19·9
Ernstbrunn-Hohenau:			
Teilstrecke Ernstbrunn—Mistelbach	20·0	20·0	20·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Abzweigung Požoritta—Louisenthal	7·0	7·0	7·0
Tarnów-Szczucin	49·0	49·0	49·0
Kleinbahn mit elektrischem Betriebe in Troppau	4·8	4·8	4·8
Elektrische Straßenbahnen in Wien	2·1	2·1	2·1
Lokalbahnlinien im Gebiete von Innsbruck	1·6	—	1·6
Summe der Lokal- und Kleinbahnlinien	537·7	513·8	455·3

Es sind sonach 14·1 km Hauptbahnlinien durch den Beginn der Legung des zweiten Geleises in der Teilstrecke Groß-Wossek—Nimburg der Linie Wien—Tetschen der Österr. Nordwestbahn und 1·6 km Lokalbahnlinien durch den Baubeginn einer Linie im Gebiete von Innsbruck zugewachsen; da-

gegen sind 2·9 km durch die am 15. Oktober 1905 erfolgte Eröffnung der Endstrecke Sianki—galizisch-ungarische Grenze der Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze der k. k. österr. Staatsbahnen, dann 8·9 km durch die am 20. Oktober 1905 erfolgte Eröffnung des zweiten Geleises in der Teilstrecke Allentsteig—Schwarzenau der Linie Wien—Eger der k. k. österr. Staatsbahnen, ferner 27·8 km durch die Bauvollendung der Lokalbahn Hartberg-Friedberg, welche am 15. Oktober 1905 eröffnet wurde, sowie 12·1 km durch die am 7. Oktober 1905 erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Zwickau—Deutsch-Gabel, dann 10·0 km durch die Eröffnung am 4. Oktober 1905 der Lokalbahn Hannsdorf—Mähr.-Altstadt und schließlich 10·2 km durch die am 12. Oktober 1905 erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz—Luhatschowitz, somit 11·8 km Hauptbahnlinien und 60·1 km Lokalbahnlinien abgefallen. Es verblieben sonach am Schlusse des Monates Oktober 1905 an Hauptbahnlinien 382·3 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 455·3 km in Bauausführung.

Hervorzuheben wäre noch, daß das zweite Geleise in der Teilstrecke Horaždovic—Wolschan der Linie Wien—Eger der k. k. österr. Staatsbahnen seit 4. September 1905 eröffnet ist, dann daß der Sohlstollenvortrieb bis inkl. 31. Oktober 1905 beim Baue der vier großen Alpentunnels betrug, und zwar: beim Tauerntunnel Nordseite 3757 m und fertige Tunnelmauerung 1025 m (gegen 3598 m und 965 m im Vormonate) und Südseite 1086 m (gegen 1062 m im Vormonate), beim Karawankentunnel 7976 m und fertige Tunnelmauerung 7720 m (gegen 7976 m und 7610 m im Vormonate), beim Wocheiner Tunnel 6339 m und fertige Tunnelmauerung 6339 m, und beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 2201 m und fertige Tunnelmauerung 2160 m (gegen 2172 m und 2070 m im Vormonate) und Südseite 2470 m und fertige Tunnelmauerung 2020 m (gegen 2470 m und 2010 m im Vormonate), endlich daß beim Wocheiner Tunnel am 31. Mai 1904 und beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kirchberg a. d. Pielach über Mariazell nach Gußwerk. (Situationspläne mehrerer Verkehrsstellen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Dezember die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Situationspläne der Stationen, bezw. Halte- und Verladestellen Gösing, Annaberg, Wienerbruck-Josefsberg und Mitterbach der schmalspurigen Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell-Gußwerk genehmigt. [E.-M.-Z. 50.872.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Aujezd-Luhatschowitz nach Luhatschowitz. (Ergebnis der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projektes der Teilstrecke km 8·0/1 bis km 8·7/8; Baukonsenserteilung ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Dezember das von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgeteilte Ergebnis der am 8. November in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projektes für die Teilstrecke km 8·0/1 bis km 8·7/8 der Lokalbahn Aujezd-Luhatschowitz—Luhatschowitz, sowie die auf Grund dieses Ergebnisses ex commissione hierfür erfolgte Erteilung des Baukonsenses, unter gleichzeitiger Außerkraftsetzung der mit dem Erlasse vom 7. April 1905, Z. 14.886, für die korrespondierende Teilstrecke des Hauptprojektes erflossenen Baubewilligung zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 54.498.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau. (Stationspläne der Teilstrecke Ernstbrunn—Mistelbach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 5. Dezember die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamt vorgelegten Geleisepläne für die im Zuge der Teilstrecke Ernstbrunn—Mistelbach der Lokalbahn Ernstbrunn-Hohenau vorgesehenen Stationen zur Ausführung mit dem Bemerken genehmigt, daß diese Genehmigung, bezw. der Baukonsens für die gegenständlichen Herstellungen erst mit dem Zeitpunkte der Erteilung der Konzession zum Baue und Betriebe der genannten Lokalbahn in Rechtskraft tritt. [E.-M.-Z. 50.630.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Zwickau nach Gabel. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung der Betriebsbewilligung ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. November den von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen erstatteten Bericht über das Ergebnis der am 5. Oktober durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Lokalbahn Zwickau—Deutsch-Gabel, sowie die hierbei namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erfolgte Erteilung der Betriebsbewilligung unter Genehmigung der von der Kommission getroffenen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen. Die Baulänge der gegenständlichen Lokalbahn beträgt 12·033 km, die Betriebslänge 12·599 km. [E.-M.-Z. 49.379.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von Kimpolung nach Dorna watra mit Flügel von Požoritta nach Louisenthal. (Projekt für die Nivellettehebungen in km 1·6/2·1 und km 3·0/3·6, sowie Detailprojekte für die Mauerwerksanlagen der Brücken in km 1·957 und km 3·458 der Flügelbahn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. Dezember die vom Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen in Czernowitz vorgelegten Projekte für die Nivellettehebungen in den Strecken km 1·6 bis km 2·1 und km 3·0 bis 3·6 der im Baue befindlichen Flügelbahn Požoritta-Louisenthal, sowie ferner die Detailprojekte für die Mauerwerksanlagen der zwei schiefen Brücken über den Moldawafluß mit je drei Öffnungen zu 10·3 m senkrechter Lichtweite in km 1·957 und km 3·458 der genannten Flügelbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 54.897.]

Projektierte schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit Dampfbetrieb von Chybi nach Schwarzwasser. (Vorlage des Detailprojektes; Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Dezember die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, über das vom Vorstande der Stadtgemeinde Schwarzwasser im Wege der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bielitz vorgelegte Detailprojekt für eine schmalspurige, 5·2 km lange Bahn niederer Ordnung mit Dampfbetrieb von der Station Chybi der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Schwarzwasser im Sinne der einschlägigen Bestimmungen die Trassenrevision, sodann anschließend die Stationskommission, die politische Begehung und die Festsetzung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen unter entsprechender Antragstellung Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 46.539.]

Normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von S. Michele nach Mezzolombardo (Rettalinie). (Detailprojekt für die Erweiterung der Anschlußstation S. Michele.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Dezember das vom Verwaltungsrate der Südbahn-Gesellschaft in Wien vorgelegte Detailprojekt, betreffend die Erweiterung der Südbahnstation S. Michele aus Anlaß der Einmündung der Rettalinie (S. Michele — Mezzolombardo) in die letztere genehmigt. [E.-M.-Z. 54.520.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen.) Der Nachweisung über die auf den größeren deutschen Eisenbahnen (ausschließlich der bayerischen) während der Dauer des Sommerfahrplanes (Mai bis September) bei den fahrplanmäßigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen ist folgendes zu entnehmen: Die Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete betrug 44, deren Gesamtlänge Ende September 45.313 km; davon waren zweigeleisig 16.474 km. Befördert wurden: 244.832 Schnellzüge, 1,575.466 Personenzüge und 845.719 gemischte Züge. An Zugskilometern wurden im ganzen 125,875.755 geleistet, d. i. im Tagesdurchschnitte 822.717 und auf 1 km Betriebslänge im fünfmonatlichen Durchschnitte 2778. Von den fahrplanmäßigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich im ganzen 25.238 Züge (gegen das Vorjahr + 6928) verspätet, und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlußzüge 15.669 (+ 4618) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 9569 (+ 2310). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen im ganzen auf 1000 Züge 3·6 (gegen das Vorjahr + 0·7) und auf 1,000.000 Zugskilometer 76·0 (+ 15·0). Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 9780 (+ 2040).

— (Beschaffung von Güterwagen für die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung.) Als weitere Nachbestellung hat die kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin 150 bedeckte Güterwagen von 15 t Ladegewicht mit Bremse und 450 ebensolche ohne Bremse, zusammen 600 Stück, bei den Wagenbauanstalten, die bisher für die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung geliefert haben, in Auftrag gegeben.

Die Anlieferung der Wagen, die zum größeren Teil in den Monaten Dezember und Jänner erfolgen wird, soll bis zum 31. März 1906 beendet sein. Die Werke haben sich bereit erklärt, bis zu diesem Termin bestimmt zu liefern, ohne daß in der Anlieferung der übrigen in Bestellung gegebenen Personen-, Gepäcks- und Güterwagen eine Verzögerung eintreten wird.

Preußen. (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. Direktionsbezirk Breslau: Abfertigung von Sendungen nach Kempen i. Pos. und Birkenfelde [Posen].) Zur Vermeidung von Verwechslungen wird darauf aufmerksam gemacht, daß die zum Direktionsbezirke Breslau gehörige Güterabfertigung „Kempen i. Pos." — Station der vormaligen Breslau-Warschauer Eisenbahn — neben der räumlich getrennten, zum Direktionsbezirke Posen gehörigen Güterabfertigung „Birkenfelde (Posen)" besteht. Der Name der letzteren Abfertigung ist seit dem 1. Mai 1905 an die Stelle der früheren Bezeichnung „Kempen-Güterbahnhof" getreten. Es sind mithin Sendungen nur dann nach Birkenfelde (Posen) abzufertigen, wenn diese Stationsbezeichnung im Frachtbriefe ausdrücklich vom Versender vorgeschrieben ist.

Niederlande. (Eröffnung der Lokalbahnen Alkmaar-Egmond aan Zee-Bergen.) Von der Holländischen Eisenbahngesellschaft wurde neulich auf den Lokalbahnen Alkmaar-Egmond aan Zee und Alkmar-Bergen der Betrieb eröffnet. Die Länge dieser Lokalbahnen beträgt: Alkmaar-Egmond aan Zee 5999·50 m und Alkmaar-Bergen 8715 m, zusammen 14.714·50 m. Sie sind von der Kleinbahngesellschaft Egmond-Alkmaar-Bergen mit einem Aktienkapitale von fl. 120.000 (Mark 200.000) und zinslosen Vorschüssen des niederländischen Staates, der Provinz Nord-Holland und der an der Bahn liegenden Gemeinden erbaut. Außer den obengenannten Endstationen gibt es noch Zwischenstationen zu Egmond aan den Hoef, zwischen Alkmaar und Egmond aan Zee, und zu Koedijk, zwischen Alkmaar und Bergen. Die Spurweite ist die normale, so daß in Alkmaar, wo die Lokalbahnen an die Bahn Zaandam (Amsterdam)-Helder der Holländischen Eisenbahngesellschaft anschließen, keine Umladung der Wagen stattfindet. Auf den Bahnhöfen Alkmaar und Egmond aan Zee befinden sich Lokomotiv- und Wagenschuppen mit kleinen Werkstätten. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Sachsen. (Finanzielle Ergebnisse der einzelnen Linien der Staatseisenbahnen im Jahre 1904.) Der „Ztg. d. V. D. E.-V." werden über den Gegenstand folgende Daten entnommen: Die gesamten Betriebseinnahmen des Jahres 1904 sind um Mk. 5,826.513 höher als die des Vorjahres; sie übersteigen die im Staatshaushaltsetat vorgesehene Summe um Mk. 4,614.628; der Einnahmezuwachs betrug im Personenverkehre Mk. 1,387.761 und im Güterverkehre Mark 4,785.102, während aus anderen Quellen rund Mk. 346.350 weniger vereinnahmt wurden. Die Einnahmeerhöhung im Personenverkehre entfällt mit Mk. 1,432.000 auf den erhöhten Reiseverkehr zwischen den im eigenen Bahnbereiche gelegenen Verkehrsstellen und auf das erstmalige volle Jahresergebnis der Erhöhung der Preise für Rückfahrten im Binnenverkehre. Auch der Verkehr zwischen fremden Bahnen im Übergange über die Sächsischen Staatseisenbahnen erbrachte einen Einnahmezuwachs von Mk. 45.000. Dagegen ging der Ertrag des Verkehres zwischen sächsischen und fremden Bahnen um Mk. 81.000 zurück. Beim Güterverkehre entfällt die Mehreinnahme u. a. mit Mk. 509.000 auf die Verkehrssteigerung zwischen sächsischen Staatsbahnverkehrsstellen, Mk. 2,964.000 auf den erhöhten Güteraustausch mit fremden Stationen und mit Mk. 1,075.000 auf den Verkehrszuwachs zwischen fremden Bahnen im Durchgange über die Sächsischen Staatseisenbahnen. Der Rückgang der Einnahmen aus anderen Quellen ist hauptsächlich auf die geringere Abgabe von Materialien an die Neubauverwaltung u. s. w. zurückzuführen. Die Betriebsausgaben sind gegen die des Vorjahres um Mk. 2,556.539 höher, sie bleiben jedoch hinter den im Staatshaushaltsetat veranschlagten um Mk. 8,321.963 zurück. Die Ausgabesteigerung gegenüber dem Vorjahre ist u. a. eine natürliche Folge des gesteigerten Verkehres und der damit verbundenen höheren Betriebsmittelleistungen. Auch an Löhnen der Arbeiter waren rund Mk. 393.000 mehr als im Vorjahre erforderlich. Der Betriebsüberschuß ist dem vorjährigen gegenüber um Mark 3,269.973, dem im Staatshaushaltsetat veranschlagten gegenüber um Mk. 12,936.591 höher. Das mittlere Anlagekapital aller Linien zusammen wird mit 4·66 Prozent gegen 4·416 Prozent im Vorjahre verzinst. Die Verzinsung des Anlagekapitales der vollspurigen Linien beträgt 4·804 Prozent gegen 4·553 Prozent im Jahre 1903. Die schmalspurigen Linien erbrachten ohne den Aufwand für erheblichere Ergänzungen und Erweiterungen einen Betriebsüberschuß von Mk. 547.678 oder 1·313 Prozent ihres Anlagekapitales, mit Einschluß jenes Aufwandes jedoch einen solchen von Mk. 487.624 oder 1·169 Prozent ihres Anlagekapitales. Im Jahre 1903 war ein Betriebsüberschuß von 1·119, bezw. 1·117 Prozent zu verzeichnen. Was die Verzinsung des Anlagekapitales für die einzelnen Bahnlinien anbelangt, so verzeichneten unter den vollspurigen Bahnen (49) eine Verzinsung: über 10 Prozent eine Bahn, zwischen 8 bis 10 Prozent 3 Bahnen, zwischen 6 bis 8 Prozent 5 Bahnen, zwischen 4 bis 6 Prozent 13 Bahnen, zwischen 2 bis 4 Prozent 15 Bahnen, unter 2 Prozent 9 Bahnen; bei 3 Bahnlinien war ein Zuschuß erforderlich. Bei den schmalspurigen Bahnen (20) betrug die Verzinsung des Anlagekapitales: zwischen 3 bis 6 Prozent bei 3 Bahnen, unter 2 Prozent bei 11 Bahnen; 6 Bahnlinien erforderten einen Zuschuß. Das Anlagekapital für die dem Staatsfiskus gehörigen und an die Dresdener Straßenbahn verpachteten elektrisch betriebenen Straßenbahnen verzinste sich für die zwei Linien derselben mit 9·864, bezw. 5·101 Prozent.

Württemberg. (Eisenbahnbau-Kreditgesetz.) Dem ständischen Ausschusse ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für außerordentliche Bedürfnisse der Staatseisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1905/06 zugegangen, in welchem vorgesehen sind: Zu Grunderwerbungen und Vorarbeiten für den Umbau des Hauptbahnhofes Stuttgart und für die damit im Zusammenhange stehenden Neu- und Erweiterungsbauten als weitere Rate Mk. 10,000.000; für die Schaffung von zwei Gütersammelstellen in Bietigheim und in Plochingen, sowie für die damit zusammenhängende Erbauung von Arbeiterwohnhäusern in Plochingen Mk. 760.000; für die Vermehrung des Fahrbetriebsmateriales Mk. 1,140.000. Zur Deckung des Gesamtaufwandes sind Staatsanlehen aufzunehmen.

Schiffahrt.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Istria" von Santos.) Dieser Dampfer ist am 5. November mit 1 Passagier und 3438 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 67·5 Gewichtstonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 5 der Brasilien-Linie von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Santos 2,110.500 kg Kaffee (wovon 30.000 kg für das Ausland), Rio de Janeiro 1,231.680 kg Kaffee (wovon 7500 kg für das Ausland) und aus Bahia 48.000 kg Kaffee (wovon 30.000 kg für das Ausland) und 48.000 kg Kakao.

Österreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 28. Oktober ohne Passagiere mit einer Ladung von 1098 Tonnen Zucker in Extrafahrt von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte nach: Aden 51.300 kg Zucker, Karachi 914.625 kg Zucker und nach Bombay 102.500 kg Zucker.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Schweizerisch-Österreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Einführung von Frachtsätzen.

In der Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

A. Tarif vom 1. Februar 1874.

Post Nr.	Artikel	Von	Nach	Aufgabe als Frachtgut: unter 5000 kg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	7000 kg	10.000 kg	Anmerkung
					für jeden Frachtbrief und Wagen			
				Frachtsätze für 1000 kg in Franken				
1	Felle, rohe, gesalzen oder getrocknet, des Spezialtarifes 8	Wien I K.E.B. (Westbahnhof) oder umgekehrt	Genf (Genève) transit für Sendungen von oder nach der Station Millau (Departement Aveyron) der Französischen Südbahn	—	54·08	—	—	Der im Spezialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter“ ausgewiesene Frachtsatz von Fr. 45·28 für 1000 kg hat für Sendungen von oder nach „Cette und weiter“ (exkl. der Station Millau) Geltung
2	Holzzellstoff (Zellulose), auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, daß sie zum Gebrauche als Papier oder Pappen nicht mehr dienen können	Hallein	Delle transit *)	— —	— —	— —	a) 17·95 b) 19·20	
			Le Locle transit *)	— — —	— — —	— — —	a) 20·05 b) 20·10 c) 20·15	
			Les Verrières transit *)	— — — —	— — — —	— — — —	a) 20·20 b) 20·45 c) 20·65 d) 21·—	
			Genf (Genève) transit *)	— — — —	— — — —	— — — —	a) 24·05 b) 24·45 c) 24·60 d) 25·60	

*) Es gelten die Frachtsätze:
nach Delle transit
unter a) für Sendungen nach Fretéval und Vendôme,
„ b) „ „ „ Montbéhard und weiter gelegene Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der über dieselbe hinaus liegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter a) genannten Stationen;
nach Le Locle transit
unter a) für Sendungen nach Marnay und Torpes-Boussières,
„ b) „ „ „ Devecey,
„ c) „ „ „ Besançon;
nach Les Verrières transit
unter a) für Sendungen nach Angoulême, Aubigné, La Couronne, Ligugé, Le Lude, Magnac-Fouore, Quimper und Ruelle,
„ b) „ „ „ Langeais und Riberac,
„ c) „ „ „ Montbard,
„ d) „ „ „ Gerzat;
nach Genf (Genève) transit
unter a) für Sendungen nach Montpellier und weiter,
„ b) „ „ „ Annonay,
„ c) „ „ „ L'Isle-sur-Sorgue,
„ d) „ „ „ Culoz und weiter und Bourg und weiter, mit Ausnahme von Montpellier und weiter, Annonay und L'Isle-sur-Sorgue

Post Nr.	Artikel	Von	Nach	Aufgabe als Frachtgut: unter 5000 kg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, für jeden Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 7000 kg, für jeden Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg, für jeden Frachtbrief und Wagen	Anmerkung
				Frachtsätze für 1000 kg in Franken				
3	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Zellulose), nicht in Pappendeckelform	Hopfgarten	Delle transit*)	—	—	—	17·95	
			Genf (Genève) transit*)	— —	— —	— —	a) 22·— b) 25·60	
			Le Locle transit*)	—	—	—	18·50	
			Les Verrières transit*)	— —	— —	— —	a) 19·— b) 18·30	

*) Es gelten die Frachtsätze:

für Delle transit für Sendungen nach Montbéliard und den über Montbéliard gehenden Verkehr mit den weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, sowie nach Stationen der über die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hinaus liegenden Bahnen;

für Genf (Genève) transit unter a) für Sendungen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter, unter b) für Sendungen nach Bellegarde;

für Le Locle transit für Sendungen nach und von Besançon und den an den Linien Besançon—Byans inkl., Besançon—Rochefort inkl., Besançon—Montagney—Champvans—Les Gray, Montagney—La Barre, Besançon—Roche inkl. und Miserey—Rigney inkl. gelegenen Stationen;

für Les Verrières transit unter a) für Sendungen nach Pontailler s. Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne-du Bois, St. Trivier-de Courtes, Fleuville, Paray-Le Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen (auf Sendungen nach den herwärts Mouchard und herwärts Lons le Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet der Frachtsatz unter a) keine Anwendung); unter b) für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moullins-sur-Alliez und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port-St. Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen

Post Nr.	Artikel	Von	Nach	Aufgabe als Frachtgut: unter 5000 kg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	7000 kg	10.000 kg	Anmerkung
					für jeden Frachtbrief und Wagen			
				Frachtsätze für 1000 kg in Franken				
4	Kastanienholzextrakt, flüssig, in Fässern	Genf (Genève) transit *)	Wels	—	—	—	56·20	*) Die Frachtsätze von Les Verrières transit sind nur anwendbar auf Sendungen mit Herkunft von Couze, Station der Orléansbahn (Departement Dordogne), jene von Genf (Genève) transit auf Sendungen mit Herkunft von La Rochette, Station der Schmalspurbahn Pontcharra-Rochette-Allevard (Departement Isère).
		Les Verrières transit *)		—	—	—	50·90	
5	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt	Fužine	Genf (Genève) trans. mit der Bestimmung nach Lyon	—	56·60	—	42·30	
		Skrad		—	58·50	—	43·40	
6	Papier, und zwar: 1. Druck- und Schreibpapier	Görz	Genf (Genève) transit		Ad 1		Ad 1	Es gelten die Frachtsätze unter a) für Sendungen nach Lyon-Guillotière und jene unter b) für Sendungen nach Annonay
				—	a) 46·60	—	a) 39·00	
				—	b) 44·10	—	b) 36·50	
					Ad 2		Ad 2	
				—	a) 45·55	—	a) 39·05	
				—	b) 43·65	—	b) 37·15	
	2. Kartonpapier in Rahmen, Verschlägen oder Kisten	Gratwein			Ad 1		Ad 1	
				—	a) 67·00	—	a) 46·60	
				—	b) 67·10	—	b) 46·70	
					Ad 2		Ad 2	
				—	a) 63·20	—	a) 42·80	
				—	b) 62·50	—	b) 42·10	
7	Obst, gedörrtes und Pflaumenmus des Spezialtarifes Nr. 12	Bosna-Brod	Genf (Genève) transit	—	—	—	63·64	
		Brčka		—	—	—	70·74	
		Brod		—	—	—	62·84	
		Dálja (Dalj)		—	—	—	64·34	
		Gunja		—	—	—	69·94	
		Mitrovicza (Mitrovica)		—	—	—	70·44	
		Ruma		—	—	—	69·04	
		Samacz		—	—	—	66·14	
		Zimony (Zemun)		—	—	—	69·24	
8	Rollbalkenfedern, eiserne	Purgstall	Genf (Genève) transit für Sendungen nach Lyon	88·30	—	—	—	
			Les Verrières transit für Sendungen nach Nevers	76·90	—	—	—	

Post Nr	Artikel	Von	Nach	Aufgabe als Frachtgut: unter 5000 kg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	7000 kg	10.000 kg	Anmerkung
					für jeden Frachtbrief und Wagen			
				Frachtsätze für 1000 kg in Franken				
9	Steine, roh behauene	Genf (Genève) transit mit Herkunft von Volvic, Station der Orléansbahn	Hrastnigg	—	—	—	31·10	
B. Tarif vom 1. Dezember 1894.								
10	Ackerbaugeräte, eiserne, und Maschinen, landwirtschaftliche	Hracholusk	Genf (Genève) transit mit der Bestimmung nach Marseille, Cette Ville, Cette transit und St. Louis du Rhone	90·70	51·10	—	47·50	
11	Frachtgüter aller Art	Prag St.B. und Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie von Prag (Bubna, Sandthor, Smichow), Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn (oder umgekehrt)	Genf (Genève) transit*)	—	—	52·92	49·56	*) Die Sendungen müssen nach oder von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach oder von Stationen der Streeke Lyon—La tour du Pin—Grenoble und den südlich und westlich davon gelegenen Stationen nachweisbar befördert werden
12	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Zellulose), nicht in Pappendeckelform	Josefihütte	Genf (Genève) transit für Sendungen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter	—	—	—	28·80	
		Zartlesdorf		—	—	—	30·—	
13	Mineralwasser	Karlsbad (B.E.B.)	Genf (Genève) transit mit Bestimmung nach Marseille	—	42·50	—	31·30	
14	Möbel aus gebogenem Holze 1. in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt,	Ernsdorf	Genf (Genève) transit für Sendungen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter	—	Ad 1 62·40	—	Ad 1 43·10	
	2. unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt			—	Ad 2 61·70	—	Ad 2 42·—	

Post Nr.	Artikel	Von	Nach	Aufgabe als Frachtgut: unter 5000 kg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	7000 kg	10.000 kg	Anmerkung
				Frachtsätze für 1000 kg in Franken				
15	Nüsse	Les Verrières transit*)	Prag St.B. und Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie Prag (Bubna, Sandthor und Smichow), Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	52·92	49·56	*) Die Sendungen müssen von einer der nachstehend genannten französischen Stationen stammen, und zwar: Belvès, Bordeaux, Brantôme, Bretenoux-Biars, Brive, Cahors, Condat-Beauregard, Excideuil (Dordogne), Fumel, Figeac, Gourdon, Gramat, Hautefort, Larche, Le Bugue, Marthon, Négrondes, Nontron, Objat, Périgueux, Quatre-Routes, St. Denis près Martel, St. Martial-Labori, Sarlat, Souillac, Terrasson, Thenon, Thiviers, Tulle oder Vayrac
16	Öle, vegetabilische	Genf (Genève) transit für Sendungen von Marseille	Prag St.B. und Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) und Kralup, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	—	51·00	—	37·40	
17	Pflaumen (Zwetschken), getrocknete	Genf (Genève) transit	Prag St.B. und Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie Prag (Bubna, Sandthor und Smichow), Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	— —	— —	a) 45·40 b) 45·80	a) 42·05 b) 42·45	Es gelten die Frachtsätze unter a) für Sendungen ab Bordeaux, jene unter b) für Sendungen ab Cahors und den westlich hiervon gelegenen Stationen (mit Ausnahme von Bordeaux)
18	Porzellan in Rahmen, Verschlägen, Kisten, Harassen, Körben oder Tonnen, sowie Isolatoren aus Porzellan, verpackt	Merkelsgrün	Genf (Genève) transit für Sendungen nach Bellegarde	—	62·60	—	49·20	
			Genf (Genève) transit für Sendungen nach Grenoble	—	59·30	—	43·80	
			Genf (Genève) transit für Sendungen nach Port-Bou	—	52·65	—	39·85	
			Les Verrières transit für Sendungen nach Irun	—	47·60	—	35·85	

Post Nr.	Artikel	Von	Nach	Aufgabe als Frachtgut: unter 5000 kg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg (für jeden Frachtbrief und Wagen)	7000 kg	10.000 kg	Anmerkung
				Frachtsätze für 1000 kg in Franken				
19	Schwefeläther	Aussig (A.T.E.)	Le Locle transit für Sendungen nach Besançon-Mouillère	—	76·85	—	68·25	
20	a) Bearbeitete Gußstahlwaren, nicht genannte, sowie Stahlfassonstücke in beliebiger Verarbeitung und Verpackung	Pilsen Skodawerke	Genf (Genève) transit für Sendungen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter	78·80	50·20	—	39·70	
	b) Stahlfassonstücke von über 100 kg Einzelgewicht, roh oder roh vorgearbeitet, unverpackt oder nur teilweise verpackt			78·80	50·—	—	32·80	
21	Terpentinöl in Zisternenwagen	Les Verrières transit mit Herkunft von Bordeaux-Bastide	Prag St.B. und Smichow, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie Prag (Bubna, Sandthor und Smichow), Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	40·—	
22	Wolle, rohe, animalische	Genf (Genève) transit *)	Granica transit	—	67·80	—	56·—	*) Die Frachtsätze finden nur Anwendung für Sendungen mit Herkunft von den französischen Stationen der Linie Culoz—Ambérieu—Lyon—Tarare—Roanne—St. Germain des Fosses—Moulins s. A.—Montluçon, Guéret—Bersac—Montmorillon—Poitiers—Niort—La Rochelle und südlich hiervon nach russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Sdolbunowo—Kiew—Kursk—Woronesch—Lißki—Powornio—Balaschow (diese Linie, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew—Shitomir, Kruty—Tschernigow—Konotop—Pirogowka, Woroshba—Seredinaja—Buda und Korenewo—Rylsk ausgenommen)

Wien, am 23. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.503/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für verschiedene Artikel.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für nachbenannte Artikel unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

a) Für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Position E—5, lit. c und d, und E—6 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen:
von Annathal-Rothau B.E.B. nach Stockerau Ö.N.W.B. . . . . 238 Heller für 100 kg

b) Für Getreide bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen:
von Hochwessely B.C.B. nach Melnik Ö.N.W.B. . . . . 95 Heller für 100 kg
„ „ „ „ Pilsen k.k.St.B. . . . . 166 „ „ 100 „
„ „ „ „ Raudnitz St.E.G. . . . . 142 „ „ 100 „
„ „ „ „ Saaz B.E.B. . . . . 166 „ „ 100 „
„ „ „ „ Smiřitz S.N.D.V.B. . . . . 70 „ „ 100 „
„ „ „ „ Swarow-Hammer S.N.D.V.B. . . . . . . 87 „ „ 100 „

c) Für Holz der Klasse C bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen:
von Müglitz St.E.G. nach Mittelwalde Ö.N.W.B. . . . . 53 Heller für 100 kg
Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

d) für Holz des Spezialtarifes 2 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen:
von Prachowitz St.E.G. (Station) nach Wysočan Ö.N.W.B. . . . . 73 Heller für 100 kg

e) Stamm- und Stangenholz bis zu 2·5 m Länge der Position H—18a der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen:
von Ždiretz-Kreuzberg Ö.N.W.B. nach Böhm.-Kamnitz B.N.B. . . . . . . 86 Heller für 100 kg
Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

f) Für Mehl, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste (gerollte Gerste), geschälte Erbsen und geschälte Hirse bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen:

von	nach	I. (Heller für 100 kg)	II. (Heller für 100 kg)
von Böhm.-Trübau St.E.G.	nach: I. Bad Ullersdorf II. Wiesenberg (Stationen der Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf)	60	72
„ Brandeis a. d. Adler St.E.G.		68	80
„ Brüsau-Brünnlitz St.E.G.		73	85
„ Chotzen St.E.G.		70	82

von Sternberg K.F.N.B. und k.k.St.B. nach Rochlitz S.Ro. . . . . 178 Heller für 100 kg

g) Für Wein (auch Obstwein) in Fässern der Position W—11 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg:
von Mislitz St.E.G. nach Eger B.E.B. und k.k.St.B. . . . . 326 Heller für 100 kg
„ „ „ „ Falkenau a. d. E. B.E.B. . . . . 356 „ „ 100 „

Wien, im Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. (2081)

Österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, 3 und 4.

Einführung direkter Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten für Eil- und Frachtgüter unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

Von	Nach	Eilgut			Frachtgut													
						Klasse						Wagenladungsklasse				Spezialtarif		
						I			II			A		B	C	1	2	3
						bei Frachtzahlung für												
oder umgekehrt		gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes	Sperrige Güter	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	mindestens 10.000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	mindestens 10.000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	mindestens 5000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	mindestens 10.000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)					
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller																
a) Tarif, Teil II, Heft 2.																		
Poysdorf St.E.G.	Dux A.T.E.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	328	327	.	.	.	.	.
Iglau Ö.N.W.B.	Groß-Meseritsch St.E.G.	.	.	.	120	80	.	.	75	.	.	68	.	58	58	64	61	49
Reichenau a. Kn. R.S.	Hohenstadt St.E.G.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	113	.	.	.	.	.	.
Aussig Ö.N.W.B.	Lanzendorf-Rannersdorf St.E.G.	.	.	.	.	.	.	.	412	.	.	300	.	.	142	.	.	.
Schreckenstein Ö.N.W.B.	„	.	.	.	.	.	.	.	412	.	.	300	.	.	142	.	.	.
Münchengrätz B.N.B.	Poysdorf St.E.G.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	260	.	.	.	.	.
Brünn St.E.G.	Ringelshain A.T.E.	1296	547	427	580	437	.	.	327	.	.	288	284	238	164	244	164	135
Adlerkosteletz Ö.N.W.B.	Rostok St.E.G.	.	.	.	.	210	.	.	156	.	.	148	.	.	.	.	.	.
Stockerau Ö.N.W.B.	Trautmannsdorf St.E.G.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	80	.	.	.	73	.	.
b) Tarif, Teil II, Heft 3.																		
Trzynietz Ks.Od.	Budweis k.k.St.B.	.	.	.	.	.	.	.	474	.	.	329	.	.	.	.	.	.
Hotzenplotz k.k.St.B.	Eulau k.k.St.B.	.	744	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dux A.T.E.	Haugsdorf K.F.N.B.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	291	275	.	.	.	.	.
Chodau B.E.B.	Hotzenplotz k.k.St.B.	.	823	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Falkenau a. d. E. B.E.B.	„	.	837	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Graslitz oberer Bhf. B.E.B.	„	.	865	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Graslitz unterer Bhf. B.E.B.	„	.	862	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Karlsbad B.E.B.	„	.	810	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Marienbad k.k.St.B.	„	.	826	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Platten Ka.J.	„	.	877	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Saaz B.E.B.	„	.	725	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
St. Joachimsthal Sch.Jo.	„	.	818	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Trzynietz Ks.Od.	Jägerndorf k.k.St.B.	.	.	.	.	.	.	.	123	.	.	99	.	.	.	.	.	.
Trzynietz Ks.Od.	Klattau k.k.St.B.	.	.	.	.	.	.	.	549	.	.	415	.	.	.	.	.	.
Dux A.T.E.	Nikolsburg K.F.N.B.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	316	310	.	.	.	.	.
Münchengrätz B.N.B.	„	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	264	.	.	.	.	.
Trzynietz Ks.Od.	Ober-Gerspitz K.F.N.B.	.	.	.	.	.	.	.	238	.	.	167	.	.	.	.	.	.

Von	Nach	Eilgut			Frachtgut													
						Klasse						Wagenladungsklasse				Spezialtarif		
						I			II			A						
						bei Frachtzahlung für												
	oder umgekehrt	gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes	Sperrige Güter	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	mindestens 10.000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	mindestens 10.000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	mindestens 5000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	mindestens 10.000 kg (für den Frachtbrief und Wagen)	B	C	1	2	3
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller																
Fulnek K.F.N.B.	Pilsen k.k.St.B.	.	.	.	.	574	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hořic B.C.B.	Přiwlak-Ponikla S.Ro.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	67	.	.	.
Liebau S.N.D.V.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62	.	.	.
Reichenberg S.N.D.V.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	87	.	.	.
Trautenau Ö.N.W.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47	.	.	.
Turnau S.N.D.V.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	70	.	.	.
Trzynietz Ks.Od.	Stankau k.k.St.B.	.	.	.	.	.	.	.	542	.	.	411	.	.	.	.	.	.
Trzynietz Ks.Od.	Taus k.k.St.B.	.	.	.	.	.	.	.	561	.	.	417	.	.	.	.	.	.
Aussig Ö.N.W.B. und St.E.G.	Trzynietz Ks.Od.	.	.	.	.	.	.	.	462	.	.	344	.	.	.	.	.	.
Deutschbrod Ö.N.W.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	375	.	.	292	.	.	.	.	.	.
Haida B.N.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	468	.	.	331	.	.	.	.	.	.
Hohenbruck Ö.N.W.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	306	.	.	247	.	.	.	.	.	.
Humpoletz D.H.	"	.	.	.	.	.	.	.	411	.	.	323	.	.	.	.	.	.
Karlsbad B.E.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	560	.	.	426	.	.	.	.	.	.
Kolin St.E.G.	"	.	.	.	.	.	.	.	331	.	.	268	.	.	.	.	.	.
Königinhof S.N.D.V.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	348	.	.	272	.	.	.	.	.	.
Königsfeld St.E.G.	"	.	.	.	.	.	.	.	247	.	.	177	.	.	.	.	.	.
Leitmeritz Ö.N.W.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	441	.	.	353	.	.	.	.	.	.
Lettowitz St.E.G.	"	.	.	.	.	.	.	.	272	.	.	207	.	.	.	.	.	.
Neustadt a. M. St.E.G.	"	.	.	.	.	.	.	.	310	.	.	232	.	.	.	.	.	.
Reichenau bei Gablonz S.N.D.V.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	436	.	.	317	.	.	.	.	.	.
Saaz B.E.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	488	.	.	377	.	.	.	.	.	.
Teplitz A.T.E.	"	.	.	.	.	.	.	.	486	.	.	359	.	.	.	.	.	.
Trautenau Ö.N.W.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	356	.	.	242	.	.	.	.	.	.
Wysočan Ö.N.W.B.	"	.	.	.	.	.	.	.	374	.	.	297	.	.	.	.	.	.
Znaim Ö.N.W.B. und St.E.G.	"	.	.	.	.	.	.	.	301	.	.	213	.	.	.	.	.	.

c) Tarif, Teil II, Heft 4.

Von	Nach	gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes	Sperrige Güter	I unter 5000 kg	I mind. 5000 kg	I mind. 10.000 kg	II unter 5000 kg	II mind. 5000 kg	II mind. 10.000 kg	A mind. 5000 kg	A mind. 10.000 kg	B	C	1	2	3
Hohenelbe Ö.N.W.B.	Pürstein B.E.B.	1023	427	374		386	.	.	300	.	.	253	.	.		.	.	.

Wien, im Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Temporäre Einschränkung des Frachtgutverkehres.

Wegen anhaltender Güterstauungen auf sämtlichen Nordbahnlinien muß ab Mitternacht vom 22. auf 23. Dezember 1905 der Frachtgüterverkehr auf diesen Linien mit folgender Ausnahme bis auf weiteres eingestellt werden. Zugelassen bleibt die Annahme und Weiterbeförderung von Lebendem und frischem Fleisch.

Wien, am 22. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2083]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906, resp. (bezüglich der Positionen 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12 und 14) vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Frachtsätze im Rahmen der daselbst angeführten Tarife und unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen zur Anwendung:

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Centimes			Bedingungen
			I. Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1905.				
				Stückgutklasse			
				1	2	3	
1	Stückgutklassen	Görz	Bregenz transit	675	663	663	
			Buchs (Rheintal) transit	675	663	663	
			St. Margrethen transit	694	682	682	
		Sagrado	Bregenz transit	—	653	653	
			Buchs (Rheintal) transit	—	653	653	
			St. Margrethen transit	—	672	672	
			oder umgekehrt				
				Stückgutklasse			
				1	2	3	
2	Stückgutklassen	Wolfsberg	Bregenz transit	822	602	602	
			Buchs (Rheintal) transit	816	588	588	
			St. Margrethen transit	830	602	602	
			Romanshorn	867	647	647	
			Basel St. Johann	987	874	868	
			Basel S.B.B. und Bad. B.	987	874	868	
			Konstanz S.B.B. und Bad. B.	891	676	676	
			oder umgekehrt				
			II. Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1902.				
3	Eil- und Frachtgüter	Arad-Poltura	sämtlichen Stationen des Tarifes, Teil II, Heft 2 oder umgekehrt	Die für den Verkehr mit der Station Arad vorgesehenen Frachtsätze			Nur für Sendungen, welche von der Firma „Brüder Neumann in Arad“ zur Aufgabe oder an dieselbe zur Abgabe gelangen

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Centimes				Bedingungen
				Serie				
				1	2	4	5	
4	Ausnahmetarif Nr. I (Lebensmittel)	Bács-Petrovoselo	Bregenz transit	1455	1547	1485	1475	Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen
			Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit	1455	1535	1465	1455	
			Lindau transit	1455	1547	1485	1475	
			St. Margrethen transit	1463	1560	1490	1480	
		Valkány	Bregenz transit	1306	1404	1336	1332	
			Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit	1306	1392	1316	1312	
			Lindau transit	1306	1404	1336	1332	
			St. Margrethen transit	1314	1417	1341	1337	

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Centimes	Bedingungen
4	Ausnahmetarif Nr. IV, Serie 1 (Obst, frisches, unverpackt) Ausnahmetarif Nr. XLIII (Zwiebel)	Bács-Petrovoselo	Bregenz transit	490	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Buchs (Rheintal) transit	484	
			Feldkirch transit	484	
			Lindau transit	490	
			St. Margrethen transit	494	
		Valkány	Bregenz transit	450	
			Buchs (Rheintal) transit	444	
			Feldkirch transit	444	
			Lindau transit	450	
			St. Margrethen transit	454	
	Ausnahmetarif Nr. XX, Serie 2 (Kartoffel)	Bács-Petrovoselo	Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, Lindau transit	319	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			St. Margrethen transit	322	
		Valkány	Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, Lindau transit	286	
			St. Margrethen transit	289	
			oder umgekehrt		

Pos.	Artikel	Von	Nach	Ausnahmetarif Nr. I, Serie 4, unter 5 t	Ausnahmetarif Nr. I, Serie 4, 1) 5 t	Ausnahmetarif Nr. I, Serie 5, 2)	Ausnahmetarif Nr. VIII, 3) 5 t	Ausnahmetarif Nr. VIII, 3) 10 t	Bedingungen
5	Ausnahmetarif Nr. I, Serie 4 und 5 (Lebensmittel) Ausnahmetarif Nr. VIII (Eier [Geflügeleier])	Kistelek	Bregenz transit	1262	1171	1262	599	534	1. Aufgabe als Eilgut von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. 3. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Buchs (Rheintal) transit	1242	1151	1242	592	534	
			Lindau transit	1262	1171	1262	599	534	
			St. Margrethen transit	1267	1176	1267	604	539	
			Basel S.B.B. und Bad. B.	1752	1465	1807	783	692	
			Basel-St. Johann	—	—	—	783	692	
			Konstanz S.B.B. und Bad. B.	1402	1265	1412	654	577	
			Schaffhausen S.B.B. und Bad. B.	1520	1336	1572	706	621	
			Singen S.B.B. und Bad. B	1505	1327	1521	689	607	

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Centimes	Bedingungen
6	Eisenbahnwagenräder und Gußstahl	Német-Bogsán	Bregenz transit	398	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief
			Buchs (Rheintal) transit	395	
			Lindau transit	398	
			St. Margrethen transit	398	

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Centimes		Bedingungen
7	Ausnahmetarif Nr. VII (Holzkohle)	Dubica U.St.E. . .	sämtlichen Tarifstationen	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoß von	36 Centimes für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze der Station Barcs	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
		Dugo Selo U.St.E.			16	
		Zágráb Südb. . .			5	
			oder umgekehrt			

Pos.	Artikel	Von	Nach	ad 1)	ad 2)	ad 3)	ad 4)	Bedingungen
8	Ausnahmetarif Nr. VII (Holzkohle)	Garam-Berzencze 1) Krivány-Gyetva 2) Léva 3) Végles-Szalatna 4)	Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Lindau transit	255	263	230	261	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			St. Margrethen transit	258	266	233	264	
			Konstanz S.B.B. und Bad. B.	285	293	260	291	
			Romanshorn	273	281	248	279	
			oder umgekehrt					

Pos.	Artikel	Von	Nach	5000 kg	10.000 kg	Bedingungen
9	Ausnahmetarif Nr. VIII (Eier [Geflügeleier])	Pécs	Bregenz transit	525	496	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg oder 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit	525	488	
			St. Margrethen transit	532	498	
			Basel S.B.B. und Bad. B., Basel-St. Johann	712	654	
			Bern	844	778	
			Biel (Bienne)	834	768	
			Frauenfeld	630	587	
			Konstanz S.B.B. und Bad. B.	580	539	
			Langenthal	781	719	
			Luzern	724	668	
			Olten	754	694	
			Romanshorn	563	526	
			Rorschach	558	522	
			St. Gallen	582	547	
			Schaffhausen S.B.B. und Bad. B. . .	634	583	
			Singen S.B.B. und Bad. B.	618	580	
			Wädenswil	652	605	
			Weinfelden	602	562	
			Winterthur	650	604	
			Zürich Hauptbahnhof	682	632	
			Zürich-Tiefenbrunnen	680	631	

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze	Bedingungen
10	Ausnahmetarif Nr. XV, Serie 2 (Holzstoff)	Turócz-Szent Marton	Bregenz transit	303	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit	300	
			Lindau transit	303	
			St. Margrethen transit	305	

Pos.	Artikel	Von	Nach	ad 1)	ad 2)	ad 3)	Bedingungen
11	Ausnahmetarif Nr. XX, Serie 1 (Heu und Stroh)	Békés csaba 1) Csantaver 2) Gátája 3)	Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, Lindau transit	305	302	349	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			St. Margrethen transit	308	305	352	
			oder umgekehrt				

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Centimes			Bedingungen
12	Ausnahmetarif Nr. XX, Serie 2 (Kartoffeln)	Boba 1) Gyömörő 2) Pápa 3)		ad 1)	ad 2)	ad 3)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen
			Bregenz transit Buchs (Rheintal) transit Feldkirch transit . . .	221	205	210	
			St. Margrethen transit	224	208	213	
			oder umgekehrt				
13	Ausnahmetarif Nr. XX, Serie 1 (Heu und Stroh)	Polgárdi 1) Szombathely 2)		ad 1)	ad 2)		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Bregenz transit	256	215		
			Buchs (Rheintal) transit Feldkirch transit . . .	253	214		
			St. Margrethen transit	256	217		
			oder umgekehrt				
	III. Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. Oktober 1901.						
14	Ausnahmetarif Nr. VIII (Eier [Geflügeleier])	Krzywe		5000 kg	10.000 kg		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Bregenz transit Lindau transit	882	819		
			Buchs (Rheintal) transit . . .	873	809		
			St. Margrethen transit	886	823		
			Romanshorn	920	849		
15	Obst, frisches, unverpackt, (alla rinfusa)	Czernowitz		5000 kg	10.000 kg		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Bregenz transit Lindau transit	884	592		
			Buchs (Rheintal) transit . . .	875	586		
			St. Margrethen transit	888	596		
			Basel-St. Johann	1052	734		
			Basel S.B.B. und Bad. B. . . .	1052	734		
			Konstanz S.B.B. und Bad. B. . .	936	634		
			Romanshorn	919	622		
			Zürich Hauptbahnhof	977	672		
	IV. Tarif, Teil V, Heft 2, vom 1. Jänner 1905.						
16	Spiritus (Abschnitt c des Tarifes)	Buda-Császárfürdő-kiterő	sämtlichen Tarifstationen	Die für die übrigen Budapester Bahnhöfe gültigen Frachtsätze			Die Station Buda-Császárfürdő-kiterő rangiert in die Reexpeditionsgruppe 4
	V. Tarif, Teil V, Heft 3, vom 1. Jänner 1905.						
17	Spiritus	Troppau (K.F.N.B.) Troppau (St.B.)	sämtlichen Tarifstationen	Die Frachtsätze sind durchwegs um 12 Centimes pro 100 kg niedriger als die im Tarife enthaltenen Taxen für Mährisch-Ostrau			Die genannten Stationen werden in die Reexpeditionstabelle wie folgt eingereiht: 1. Im Verkehre mit schweizerischen Stationen und mit Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, Lindau transit und St. Margrethen transit: Troppau K.F.N.B. in die Gruppe 7 und Troppau St.B. in die Gruppe 2. 2. Im Verkehre mit Basel und Schaffhausen der großh. Badischen Staatseisenbahnen: Troppau K.F.N.B. und St.B. in die Gruppe 5.

Wien, am 16. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.777/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Februar 1906, resp. (bezüglich der Position 5) vom 1. Jänner 1906, bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Frachtsätze zur Anwendung:

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze in Franken A	Frachtsätze in Franken B	Bedingungen
	I. Tarif II, Heft 1, vom 1. Juni 1901.					
1	A. Messingwaren u. s. w., B. Metallhülsen u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 28	Berndorf Fabrik	Antwerpen trs. . .	63·57	55·39	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
			Brüssel trs. . . .	63·57	55·39	
			Genf trs.	64·81	56·63	
			Löwen trs. . . .	63·57	55·39	
			Ostende trs. . . .	67·29	59·11	
			Terneuzen trs . .	65·21	57·03	
				für 1000 kg		
2	A. Wolle u. s. w., B. Kammzug, C. Abfälle, wollene, u. s. w. laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 47	Siehe nachstehende Tabelle				Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief

Nach und von	Leobersdorf A a)	Leobersdorf A b)	Leobersdorf B a)	Leobersdorf B b)	Leobersdorf C a)	Leobersdorf C b)	Pernitz-Muckendorf A a)	Pernitz-Muckendorf A b)	Pernitz-Muckendorf B a)	Pernitz-Muckendorf B b)	Pernitz-Muckendorf C a)	Pernitz-Muckendorf C b)
	Frachtsätze für 1000 kg in Franken											
Antwerpen	66·44	61·79	91·87	81·84	65·74	61·79	71·04	64·99	96·47	86·14	69·34	64·99
Blandain	74·92	70·27	102·19	92·16	74·22	70·27	79·52	73·47	106·79	96·46	77·82	73 47
Brügge	69·36	64·71	94·79	84·76	68·66	64·71	73·96	67·91	99·39	89·06	72·26	67·91
Brüssel	66·44	61·79	91·87	81·84	65·74	61·79	71·04	64·99	96·47	86·14	69·34	64·99
Dolhain	66·44	61·79	91·87	81·84	65·74	61·79	71·04	64·99	96·47	86·14	69·34	64·99
Ensival	66·44	61·79	91·87	81·84	65·74	61·79	71·04	64·99	96·47	86·14	69·34	64·99
Gent	67·68	63·03	93·11	83·08	66·98	63·03	72·28	66·23	97·71	87·38	70·58	66·23
Givet	74·68	70·03	102·95	92·92	73·98	70·03	79·28	73·23	107·55	97·22	77·58	73·23
Hoboken	66·44	61·79	91·87	81·84	65·74	61·79	71·04	64·99	96·47	86·14	69·34	64·99
Löwen	66·44	61·79	91·87	81·84	65·74	61·79	71·04	64·99	96·47	86·14	69·34	64·99
Lüttich	66·44	61·79	91·87	81·84	65·74	61·79	71·04	64·99	96·47	86·14	69·34	64·99
Mouscron	73·48	68·83	100·21	90·18	72·78	68·83	78·08	72·03	104·81	94·48	76·38	72·03
Pepinster	66·44	61·79	91·87	81·84	65·74	61·79	71·04	64·99	96·47	86·14	69·34	64·99
Quiévrain	73·12	68·47	100·07	90·04	72·42	68·47	77·72	71·67	104 67	94·34	76·02	71·67
Verviers	66·44	61·79	91·87	81·84	65·74	61·79	71·04	64·99	96·47	86·14	69·34	64·99

Der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 47, Abteilung C, b, Pilsen—Pepinster, wird auf Frcs. 47·— für 1000 kg abgeändert.

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze in Franken		Bedingungen
3	Fleisch u. s. w. als Eilstückgut des Ausnahmetarifes Nr. 56 C	Bubentsch Bubna Lieben Prag †) Wysočan	Brüssel	17·54 für 100 kg		
		und umgekehrt				
4				a)	b)	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
	A. Wolle u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 47	Bielitz	Theux	75·79	68·16	
	B. Kammzug des Ausnahmetarifes Nr. 47			98·31	89·08	
	C. Abfälle, wollene u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 47			25·49	68·16	
		und umgekehrt		für 1000 kg		
5	Zichorienwurzel und Zichorienschnitze, gedörrte oder getrocknete, des Ausnahmetarifes Nr. 10	Courtrai	Bubentsch Bubna Prag †)	30·84 für 1000 kg		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
		und umgekehrt				
	II. Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1901.					
6	Palmöl u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 4	Termonde	Floridsdorf Floridsdorf-Jedlesee Klosterneuburg-Weidling Korneuburg Nußdorf Penzing Stadlau Stockerau Wien I (Westbhf. „ II (K.F.J.B.) „ Nordbhf. „ Nordwestbhf. „ Staatsbhf. „ Lagerhaus „ Praterkai	47·36 für 1000 kg		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief

†) Prag Ö.N.W.B., Prag Anglobank, Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B.E.B., Prag St.E.G., Prag k.k.St.B., Smichow k.k.St.B.

Wien, am 20. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.933/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1901.

Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Februar 1906, resp. (bezüglich der Position 3 und 4) vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen die nachstehenden Frachtsätze zur Anwendung:

Position	Artikel	Von	Nach: Amsterdam transit, Dortrecht transit, Middelburg N.St.B. transit, Rotterdam transit, Vlissingen N.St.B. transit — Frachtsätze in Mark für 100 kg	Nach: Hoek van Holland H.B. transit — Frachtsätze in Mark für 100 kg	Bedingungen
1 a	Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes Nr. 11 II B, c). Zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und nach deutschen Kolonien	Bubentsch Bubna Lieben Prag †) Wysočan	2·41	2·51	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
1 b	Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes Nr. 11 C III, 1—3, c)	Bubentsch Bubna Lieben Prag †) Wysočan	ad 1. 2·74 ad 2. 2·10 ad 3. 2·06	ad 1. 2·84 ad 2. 2·20 ad 3. 2·16	
2	A. Messingwaren u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 25; B. Blech, Draht u. s. w.**) des Ausnahmetarifes Nr. 25	Berndorf-Fabrik	ad A. 5·20 ad B. 4·50	5·30 4·60	

Position	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze in Mark für 100 kg	Bedingungen
3	Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes Nr. 11 II, A, b)	Prag ††) Bubentsch Bubna Lieben Wysočan	Breda N.St.B.	4·46 3·28	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief
4	A. Wolle u. s. w.; B. Kammzug; C. Abfälle, wollene, u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 42	Siehe nachstehende Tabelle			

Nach und von	Amsterdam, Dortrecht, Middelburg N.St.B., Rotterdam, Vlissingen N.St.B. (transit**)						Hoek van Holland H.B. transit**)						Leiden						Tilburg					
	A		B		C		A		B		C		A		B		C		A		B		C	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark																							
Leobersdorf	5·38	5·01	7·48	6·64	5·33	5·01	5·48	5·11	7·58	6·74	5·43	5·11	5·68	5·31	7·95	7·11	5·63	5·31	5·40	5·03	7·67	6·85	5·35	5·03
Pernitz-Muckendorf .	5·75	—	7·85	6·99	—	—	5·85	—	7·95	7·09	—	—	6·05	—	8·32	7·46	—	—	5·77	—	8·04	7·18	—	—
*) Zuschlag im Verkehre mit Amsterdam u. s. w. loko .	0·02	0·02	0·19	0·19	0·02	0·02	0·02	0·02	0·19	0·19	0·02	0·02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

**) Die Nomenklatur der Abteilung B des Ausnahmetarifes Nr. 25 erhält folgende Fassung: „B. Blech, Draht, Hülsen, Plättchen und Stangen, sämtlich aus unedlen Metallen und deren Mischungen.

†) Prag Ö.N.W.B., Prag Anglobank, Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B.E.B., Prag St.E.G., Prag k.k.St.B., Smichow k.k.St.B.

Wien, am 20. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.934/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2086]

Einführung von Frachtsätzen für Güter der Klasse II von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, sowie nach Linz und Salzburg.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für Güter der Klasse II nach Maßgabe der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

Nach den Stationen	Von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen							
	Kołomea	Kotzmann	Lużan	Nepolokoutz	Śniatyn-Zalucze	Zabłotów	Załeszczyki	Żuczka
	Frachtsätze in Heller für 100 kg							
Bozen-Gries S.B.	1283	1363	1344	1334	1323	1303	1378	1354
Brenner S.B.	1274	1340	1321	1313	1305	1290	1370	1329
Brixen S.B.	1251	1331	1312	1302	1291	1271	1346	1322
Bruneck S.B.	1211	1291	1272	1262	1251	1231	1306	1282
Franzensfeste S.B.	1243	1323	1304	1294	1283	1263	1338	1314
Graz S.B.	940	952	933	923	912	892	1035	943
Innsbruck S.B.	1221	1287	1268	1260	1252	1237	1367	1276
Klagenfurt S.B.	1043	1123	1104	1094	1083	1063	1138	1114
Klausen S.B.	1259	1339	1320	1310	1299	1279	1354	1330
Kufstein S.B.	1206	1272	1253	1245	1237	1222	1352	1261
Laibach S.B.	1043	1123	1104	1094	1083	1063	1138	1114
Linz k.k.St.B.	961	1027	1008	1000	992	977	1107	1016
Marburg Hauptbahnhof S.B.	940	1016	997	987	976	956	1035	1007
Salzburg k.k.St.B.	1074	1140	1121	1113	1105	1090	1220	1129
Schwaz S.B.	1226	1292	1273	1265	1257	1242	1372	1281
Villach S.B.	1067	1147	1128	1118	1107	1087	1162	1138
Wörgl S.B.	1183	1249	1230	1222	1214	1199	1329	1238

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2087]

Einführung von Frachtsätzen für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren von St. Aegyd am Neuwalde nach Borysław, Drohobycz, Iwonicz, Jedlicze, Nadwórna und Zagórz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

Artikel		Von	Nach	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen		
				unter 5000 kg	von mindestens 5000 kg	von mindestens 10.000 kg
					für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür	
				Frachtsätze in Heller für 100 kg		
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Position E—5 d	der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B	St. Aegyd am Neuwalde	Borysław	502	364	364
			Drohobycz	497	361	361
			Iwonicz	439	321	321
			Jedlicze	434	318	318
			Nadwórna	581	420	420
			Zagórz	455	332	332
Eisen und Stahl der Position E—6			Borysław	502	364	364
			Drohobycz	497	361	361
			Iwonicz	439	321	321
			Jedlicze	434	318	318
			Nadwórna	581	420	393
			Zagórz	455	332	332

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2088]

Einführung von Frachtsätzen für Hohlglaswaren von Voitsberg nach Stationen in Galizien und der Bukowina.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für Hohlglaswaren der Pos. H—14 b) der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

Von	Nach	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 5000 kg	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 10.000 kg
		für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür	
		Frachtsätze in Heller für 100 kg	
Voitsberg G.K.B.	Brody	—	428
	Buczacz	—	408
	Czernowitz	—	414
	Drohobycz	—	366
	Gorlice	—	382
	Husiatyn	—	445
	Krakau	483	339
	Lemberg	577	386
	Neu-Sandec	—	370
	Przemyśl	—	377
	Skole	—	329
	Tarnów	—	359
	Tarnopol	—	428
	Żołkiew	—	421

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2089]

Einführung von Frachtsätzen für Druckpapier von Grammat-Neusiedl St.E.G. nach Krakau und Lemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Druckpapier aus Pos. P—2 a) der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B), die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

Von	Nach	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür
		Frachtsätze in Heller für 100 kg	
Grammat-Neusiedl St.E.G.	Krakau	412	286
	Lemberg	617	417

Die vorstehenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen solcher Etablissements, welche mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehen.

In denselben ist die Zuschubgebühr von den bezüglichen Etablissements nach Grammat-Neusiedl St.E.G. bereits enthalten.

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2090]

Einführung von Frachtsätzen für Kalziumkarbid von Landeck und Lend-Gastein nach Czernowitz.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Kalziumkarbid die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

Von	Nach	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür	von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür
		Frachtsätze in Heller für 100 kg		
Landeck	Czernowitz	1320	876	811
Lend-Gastein	Czernowitz	1160	771	716

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2091]

K. k. österreichische Staatsbahnen. Künstlicher Eisenbahnverband.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 vom 18. November 1905 sub Pos. [1754] verlautbarten Kundmachung.

Der im vorzitierten Verordnungs-Blatte auf Seite 2835 unter Abschnitt D enthaltene Absatz lit. f) ist mit allen Stationen, kilometrischen Entfernungen und Frachtsätzen zu streichen und demzufolge im Kopfe des Abschnittes D, letzte Zeile, die Worte „und f" zu eliminieren.

Weiters ist nach dem unter Abschnitt D enthaltenen Absatz lit. e) noch nachzutragen:

„Im Nachtrag III zu dem im Abschnitt D genannten Stationstarife ist bei der Station Unter-Rohr der Welser Lokalbahnen mit dem Übergange Wels ein *) anzubringen und als Fußnote nachstehende Anmerkung aufzunehmen:

*) Die Frachtsätze haben nur insolange Anwendung zu finden, als die Berechnung auf Grund der kilometrischen Entfernung für die Station Unter-Rohr der k. k. Staatsbahnen über Linz sich nicht billiger stellt."

Wien, am 21. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 22.958/05.

K. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2092]

Einführung von Frachtsätzen für Wein in Fässern, dann für leere, gebrauchte Weinfässer unter 8 hl Gehalt von Klosterneuburg-Weidling nach verschiedenen Stationen in Galizien und der Bukowina, bezw. umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

Artikel	Von	Nach	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg — Frachtsätze in Heller für 100 kg a)	b)
a) Wein in Fässern b) leere, gebrauchte Weinfässer unter 8 hl Gehalt	Klosterneuburg-Weidling	Bednarów	480	341
		Bolechów	448	321
		Borysław	427	306
		Brody	463	332
		Buczacz	531	369
		Bukaczowce	459	330
		Bursztyn-Demianów	469	335
		Chodorów	448	321
		Czernowitz	552	380
		Czortków	553	380
		Dolina	454	327
		Drohobycz	422	303
		Halicz	474	338
		Husiatyn	575	394
		Jaroslau	360	262
		Kałusz	474	338
		Kolomea	494	361
		Krakau	275	204
		Łańcut	346	252
		Lemberg	417	299
		Lemberg-Podzamcze	418	301
		Mikołajow-Drohowyże	437	314
		Monasterzyska	521	363
		Mościska	389	280
		Nadwórna	464	358
		Niżniów	506	355
		Przemyśl	376	271
		Radautz	602	414
		Rzeszów	338	246
		Sambor	402	290
		Sereth	594	410
		Stanislau	489	347
		Stryj	433	312
		Suczawa	611	416
		Tarnopol	489	347
		Tłumacz-Pałahicze	500	352
		Tyśmienica	495	349
		Załeszczyki	562	412
		Zborów	464	334
		Złoczów	453	325
		Żuczka	545	380
	oder umgekehrt			

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2093]

Österreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Abänderung, bezw. Ergänzung des Tarifes, Teil I, Abteilung B.

Mit weiterer Wirksamkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, bleiben folgende Abänderungen, resp. Ergänzungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B, in Geltung:

Auf Seite 26 bei Pos. 1632/1638 (Olivenöl und andere vegetabilische Öle etc. in Flaschen) bleibt in Rubrik 12 die Angabe „A.-T. 2[1])“ gestrichen.

Auf derselben Seite hat die Fußnote ad [1]) zu lauten; „[1]) Nur gültig für Olivenöl“.

Auf Seite 49 (rechte Spalte) bleibt unter „III. Besondere Bestimmungen für den Verkehr mit den Stationen Triest, Fiume, Pola und Rovigno“ in vorletzter Zeile vor den Worten „und die“ eingeschaltet:

„Die Fiumaner Union, chemische Industrie-Aktiengesellschaft“.

Wien, am 22. Dezember 1905. S.B. Z. 15.219-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2094]

Einführung von Frachtsätzen für Bier in Fässern und Flaschen, dann für leere, gebrauchte Bierfässer unter 8 hl Gehalt, sowie für leere, zurückgehende Bierflaschen in Kisten von Klein-Schwechat nach verschiedenen Stationen in Galizien und der Bukowina, bezw. umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

Artikel	Von	Nach	Bei Aufgabe als Frachtgut — Frachtsätze für 100 kg in Heller					
			a)	b)	c)	d)	e)	f)
1. Bier in Fässern, und zwar: a) für Quantitäten unter 5000 kg, b) für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 2. Bier in Flaschen, und zwar: d) für Quantitäten unter 5000 kg; 3. leere, gebrauchte Bierfässer unter 8 hl Gehalt, und zwar: e) für Quantitäten unter 5000 kg; 4. leere, zurückgehende Bierflaschen in Kisten, und zwar: f) für Quantitäten unter 5000 kg	Klein-Schwechat	Borysław	419	419	387	619	298	298
		Brody	455	455	421	663	324	320
		Czernowitz	544	536	502	772	372	367
		Drohobycz	414	414	382	612	295	295
		Jaroslau	352	352	327	486	254	254
		Kolomea	507	478	469	727	353	348
		Krasne	435	435	401	638	309	308
		Lemberg	409	409	377	606	291	291
		Przemyśl	368	368	341	524	263	263
		Stanislau	481	481	445	695	339	334
		Tarnopol	481	481	445	695	339	334
		Tarnów	297	297	276	358	216	216
	oder umgekehrt							

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltuugen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2095]

Einführung von Frachtsätzen für Papier von Pitten nach Jagielnica, Lemberg, Monasterzyska und Zablotów.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Papier der Pos. P—2 a) der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

	Heller pro 100 kg
Von Pitten nach Jagielnica	890
„ „ „ Lemberg	663
„ „ „ Monasterzyska	820
„ „ „ Zablotów	828

Die Sendungen sind in der Aufgabsstation Pitten von der Ablegegebühr befreit.

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2096]

Einführung von Frachtsätzen für Korksteine und Korksteinplatten von Mödling nach Czernowitz, Lemberg und Stanislau.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Korksteinen und Korksteinplatten aus Pos. K—38 der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

	Heller für 100 kg
Von Mödling nach Czernowitz	403
„ „ „ Lemberg	307
„ „ „ Stanislau	358

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2097]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Frachtsätze für Magnesitziegel von Köbanya a. p. u. nach deutschen Hafenstationen.

Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für Magnesitziegel, unverpackt, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluß von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von	Eigentumsbahn	Nach: Bremen [1]) (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Hamburg B [1]) Wilhelmsburg	Stettin [1])	Warnemünde	anderen deutschen Hafenstationen
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig				
Köbanya a. p. u.	U.St.B.	287	280	239	265	Altona = Hamburg . . . . + 2 Pfg. Hamburg-Sternschanze = Hamburg + 1 „ Harburg H. = Hamburg . . . − 2 „ Harburg U.E. = Hamburg . . − 2 „ Kiel = Hamburg . . . . . + 15 „ Lübeck = Hamburg . . . . − 3 „ Grabow a. O. = Stettin . . . + 3 „ Kratzwieck = Stettin . . . . + 4 „ Pommerensdorf = Stettin . . + 1 „ Saßnitz-Hafen = Stettin . . . + 37 „ Swinemünde [1]) = Stettin . . + 14 „ Vulkan-Bredow = Stettin . . + 4 „ Züllchov = Stettin . . . . + 3 „ *α*) See-Ausfuhrverkehr. Brake (Oldbg.), Bremerhaven [1]), Gestemünde [1]), Nordenham [1]) } = Bremen + 14 Pfg. *β*) Lokoverkehr. Brake (Oldbg.) . . = Bremen + 14 Pfg. Bremerhaven [1]) . . = „ + 14 „ Gestemünde [1]) . . = „ + 14 „ Nordenham [1]) . . = „ + 16 „

[1]) Siehe Vorbemerkung auf Seite 12, bezw. 14 und 16 des Tarifes.

Wien, am 18. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2098]

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr.

Nichterhebung einer Umlade- oder Rollbockgebühr für Sendungen, welche in Eisfelder Thalmühle auf die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn übergehen.

Im Tarife für obengenannten Kohlenverkehr wird die bei den Frachtsätzen für den Verkehr nach Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn vorgesehene Anmerkung über Erhebung einer Umlade- oder Rollbockgebühr von 3 Pfg. für 100 kg in Nordhausen oder Wernigerode mit sofortiger Gültigkeit durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Für diejenigen Sendungen, welche in Eisfelder Thalmühle auf die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn übergehen, kommt diese Gebühr nicht zur Berechnung."

Wien, am 20. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.777/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 143 v. 28./XII. 1905. [2099]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung direkter Frachtsätze.

Für a) Faßholz und Schnittholz u. s. w. des Ausnahmetarifes Nr. 3 A; b) Stamm- und Stangenholz u. s. w. über 2·5 m lang, des Ausnahme-Tarifes Nr. 3 B treten mit 1. Jänner 1906 folgende Frachtsätze im Kartierungswege bis auf Widerruf. bezw. im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, und zwar bei Frachtzahlung für mindestens 1000 kg für den Wagen und Frachtbrief, für 100 kg in Pfennig in Kraft:

Nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	a)	b)
Strzylki-Topolnica	211	214
Jawora	216	219
Sokoliki	221	224
Turka a. Stryj	218	221

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfennig für 100 kg.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze unter a) um 25 Pfennig für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 5 Pfennig Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 22. Dezember 1905. Z. 137.417-A 5/05.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn

namens der beteiligten Bahnen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2100]

Einführung eines Frachtsatzes für Viehsalz von Wieliczka nach Ebensee.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Viehsalz (denaturiertes Salz), zum menschlichen Genusse nicht geeignet, in Säcken verpackt, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Wieliczka nach Ebensee der Frachtsatz von 186 h pro 100 kg im Kartierungswege zur Einführung.

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2101]

Einführung eines Frachtsatzes für Holzzellstoff von Niklasdorf S.B. nach Saybusch-Zywiec.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Holzzellstoff der Pos. H—32 b der vom 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Niklasdorf S.B. nach Saybusch-Zywiec der Frachtsatz von 190 Heller für 100 kg im Kartierungswege zur Einführung.

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2102]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Direkte Frachtsätze für Wein und Most von in Istrien gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Laibach S.B.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für Wein mit Ausnahme von Wein in Flaschen, jedoch auch für Wein in Korbflaschen (System Beccaro) bei einem Bruttogewichte von 30 kg bis höchstens 60 kg pro Korbflasche aus der Pos. W—11, sowie für Most der Pos. M—33 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und

a) Frachtzahlung für weniger als 10.000 kg,

b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen

nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Nach Laibach S.B. von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:	a) Heller pro 100 kg	b) Heller pro 100 kg
Borst	117	111
Canfanaro	154	146
Cerovglie	142	135
Dignano	166	157
Herpelje-Kozina	110	105
Lupoglava	130	124
Mitterburg-Pisino	142	135
Pinguente	124	118
Podgorje	110	105
Rakitovič	117	111
Rozzo	124	118
S. Pietro in Selva	148	141

Das Auf- und Abladen ad b) obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 21. Dezember 1905. S.B. Z. 12.161-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2103]

Einführung eines Frachtsatzes für ermäßigte Eilgüter von Wien Nordbahnhof nach Czarny-Dunajec.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für ermäßigte Eilgüter von Wien Nordbahnhof nach Czarny-Dunajec im Kartierungswege der Frachtsatz von 551 h pro 100 kg zur Einführung.

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2104]

Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung im Nachtrag I zu dem Tarife, Teil II, Heft 4, vom 1. Juli 1900.

Auf Seite 43 der deutschen und ungarischen Ausgabe des vorangeführten Nachtrages ist mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1906 im Verkehre mit der Station Brünn vor der Eigentumsbahn-Bezeichnung St.E.G. noch die Eigentumsbahn **K.F.N.B.** aufzunehmen.

Wien, am 22. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2105]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Eröffnung der neuen Güterverkehrsanlagen in Chemnitz-Hilbersdorf.

Am 2. Jänner 1906 werden die neuen Güterverkehrsanlagen in Chemnitz Hilbersdorf (an der Linie Dresden—Werdau) dem öffentlichen Stückgut- und Wagenladungsverkehre übergeben. Eilgut- und Tierverkehr, sowie die Beförderung von Fahrzeugen jeder Art, die einer festen Rampe bedürfen, ist ausgeschlossen. Die Entfernungen sind im Binnengütertarife für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2, Entfernungszeiger, enthalten. Die Änderungen der Vorbemerkung, Ziffer 6, enthält der inzwischen ausgegebene Nachtrag II zu vorgenanntem Tarife. Tarif und Nachtrag sind bei allen Güterverkehrsstellen käuflich zu erlangen. Die Güterverkehrsstellen geben im übrigen auch über den Inhalt Auskunft.

Dresden, am 24. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2106]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Überstellungsgebühr für Holz aller Art vom Holzlagerplatze in Servola (Station Triest-St. Andrae) auf die Triester Hafengeleise (Freigebiet und Verkehrsanlagen an der Riva Grumula).

Für die Überstellung von zur Verschiffung bestimmten Holztransporten vom neuen Holzlagerplatze in Servola (Station Triest-St. Andrae) auf die Triester Hafengeleise (Freigebiet und Verkehrsanlagen an der Riva Grumula) gelangt einschließlich der Entschädigung für das bahnseitig zu besorgende Aufladen der Transporte mit weiterer Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1907, eine Gebühr von 5 Heller für 100 kg, mindestens jedoch von 5 Kronen für jeden verwendeten Wagen zur Einführung.

Wien, am 16. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.682/05.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2107]

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3.

Einführung eines Frachtsatzes.

In der Zeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 30. April 1906, gelangt für die frachtgutmäßige Beförderung von „trockener Lumpenhalbzeugmasse“ bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Courtelary nach Mährisch-Schönberg der Frachtsatz von 687 Centimes für 100 kg zur Anwendung.

Wien, am 22. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 18.419/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2108]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Zuschlag zu der reglementarischen Lieferfrist.

Auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1905 angefangen bis einschließlich 31. Dezember 1905 ein Zuschlag zu den reglementarischen Lieferfristen von 2 (zwei) Tagen für Eilgut und lebende Tiere, sowie von 6 (sechs) Tagen für Frachtgüter infolge der wegen Nichtübernahme von Gütern in der Station Oderberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingetretenen Güterstauung unter Vorbehalt nachträglicher Genehmigung festgesetzt.

Budapest, am 24. Dezember 1905. Ks.Od. Z. 59.627/05.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2109]

Einführung von Frachtsätzen für Brettchen von Berhometh a. S., Czernowitz und Dorna Watra nach Bruck a. L.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Brettchen, ungehobelten, genuteten und gefederten, auch gekitteten, bis 1·5 m Länge und 20 mm Dicke, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

	Heller pro 100 kg
Von Berhometh a. S. nach Bruck a. L.	273
„ Czernowitz „ „ „ „	233
„ Dorna Watra „ „ „ „	308

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2110]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wegen Güterstauungen in der Station Lundenburg mußte bis auf weiteres die Annahme von Frachtgütern, mit Ausnahme von Lebendem und frischem Fleisch, in dieser Station und die Annahme von Frachtgütern für diese Station mit vorbezeichneten Ausnahmen und mit Ausnahme von Kohle, Koks und Briketts eingestellt werden.

Wien, am 27. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2111]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am 27. Dezember 1905 wird im Betriebsbereiche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Frachtgüterannahme vorbehaltlich der einstweiligen Einlagerung bis zur möglichen Beförderung nach § 55 des Betriebsreglements wieder in vollem Umfange aufgenommen.

Mit der Annahme von Kohle, Koks und Briketts zur Beförderung ist bereits am 25. Dezember 1905 begonnen worden.

Wien, im Dezember 1905.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2112]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Beschränkung der Annahme von Frachtgütern mit der Bestimmung nach Krakau und darüber hinaus tritt ab 22. Dezember 1905 außer Wirksamkeit.

Wien, am 22. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2113]

Einführung von Frachtsätzen für Papier von Vöcklabruck nach Czernowitz, Kolomea und Lemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Papier der Pos. P—2 a) der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

	Heller pro 100 kg
Von Vöcklabruck nach Czernowitz . . .	644
„ „ „ Kolomea . . .	611
„ „ „ Lemberg . . .	519

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2114]

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

a) Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900.
b) „ „ „ „ 2, „ 1. Juni 1897.
c) „ „ „ „ 3, „ 1. Jänner 1900.
d) „ „ „ „ 4, „ 1. März 1898
e) „ „ „ „ 5 (Anhang), vom 1. Jänner 1904.
f) „ „ „ „ 6, vom 1. Dezember 1901.
g) Ausnahmetarif 23 (Düngemittel) zwischen Dombrau und Freiberg i. S. (Blattarif).

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

i) Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. März 1893.

I. Erneuerung von Frachtsätzen.
II. Aufhebung von Frachtsätzen.
III. Gültigkeitsverlängerung der Frachtsätze verschiedener Ausnahmetarife.
IV. Berichtigung von Frachtsätzen.
V. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Kupfervitriol.

Ad I.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, treten bei Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

Sub a):

Zwischen Sebnitz und	Eilgut	Stückgutklassen I	Stückgutklassen II	Wagenladungsklassen A_1	Wagenladungsklassen B	Spezialtarife A_2	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III
	Pfennig für 100 kg								
Grund-Georgenthal	197	81	66	61	57	57	57	52	48
Hainspach-Wölmsdorf	135	51	44	41	37	37	37	34	33
Kreibitz-Teichstatt	187	73	61	56	52	52	52	48	45
Nieder-Einsiedel	55	22	20	19	15	15	15	14	14
Niedergrund	207	84	68	63	59	59	59	54	50
Nixdorf	91	35	30	28	24	24	24	23	22
Ober-Einsiedel	91	35	30	28	24	24	24	23	22
Rumburg	148	61	51	48	44	44	44	40	36
Schluckenau	145	55	46	44	40	40	40	37	34
Schönau	135	51	44	41	37	37	37	34	33
Schönfeld	190	78	64	60	56	56	56	51	46
Schönlinde	143	61	54	49	45	45	45	40	35
Wölmsdorf	91	35	30	28	24	24	24	23	22
Zwischen Kohlmühle und									
Nieder-Einsiedel	.	.	.	.	.	.	.	.	17
Zwischen Zwenkau und									
Raitz (St.E.G.)	.	555	468	.	.	.	.	.	.

Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig a verpackt α 5 t	a verpackt β 10 t	b unverpackt 10 t
des Ausnahme-Tarifes 4 A (Obst, frisches, u. s. w.)	Krzeschitz (Station der Österr. Nordwestbahn)	Dresden-Altstadt	104	95	87
		Dresden-Friedrichstadt	109	99	91
		Dresden-Neustadt	110	101	93
		Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt)	109	99	91
		Dresden König Albert-Hafen	109	99	91
		Leipzig (Bayer. Bhf.)	191	173	165
		Leipzig (Dresdn. Bhf.)	186	169	161
		Leipzig (Berl. Bhf.)	187	170	162
		Leipzig (Eilenb. Bhf.)	191	173	165
		Leipzig-Eutritzsch	188	170	162
		Leipzig (Magdeb. Bhf.)	188	170	162
		Leipzig (Thür. Bhf.)	189	171	163

Artikel	Von	Nach	Frachtsätze
des Ausnahme-Tarifes 21 C (Braunkohlen u. s. w.)	Hirschfelde	Stationen der Böhmischen Nordbahn:	
		Grund-Georgenthal	23
		Kreibitz-Teichstatt	25
		Nieder-Einsiedel	40
		Niedergrund	23
		Nixdorf	39
		Rumburg	25
		Schluckenau	31
		Schönlinde	29
		Wölmsdorf	40
		Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn:	
		Einsiedel	28
		Friedland i. B.	26
		Habendorf	24
		Liebenau	35
		Raspenau	32
		Reichenau b. Gablonz	29
		Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn:	
		Gablonz-Brandl	37
		Gablonz a. N.	40
		Maffersdorf	29
		Maffersdorf-Fabrik	27
		Morschenstern	45
		Neudorf a. N.	41
		Proschwitz	33
		Tannwald-Schumburg (k.k.St.B.)	48
		Tiefenbach-Dessendorf	49
		Wiesenthal a. N.	44

Sub b):

Artikel	Von	Nach	Frachtsätze
des Ausnahme-Tarifes Nr. 13 (Kalk u. s. w.)	Königshof, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Engelsdorf	82
		Großzschocher (S.St.B.)	84
		Großzschocher (Pr.St.B.)	84

Sub e):

Artikel	Von	Nach	Frachtsätze
Stamm- und Stangenholz etc., sämtlich über 2·5 m lang	Puchberg a. Sch.	Dresden König Albert-Hafen*) Dresden Elbkai (Altstadt)*) Dresden Elbkai (Neustadt)*)	Die für Dresden-Friedrichstadt enthaltenen direkten Frachtsätze.

*) Die Gültigkeit der Frachtsätze wird auf den Ortsverkehr beschränkt.

Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
Stamm- und Stangenholz etc., sämtlich über 2·5 m lang	Puchberg a. Sch.	Chemnitz-Altendorf	Die für Chemnitz-Kappel (früher Kappel in Sachsen) vorgesehenen direkten Frachtsätze ohne Zuschlag
Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2·5 m lang	Puchberg a. Sch.	Chemnitz Hauptbhf.	170
		Chemnitz-Altendorf	169
		Chemnitz-Kappel	169
		Cossen	171
Sub i):			
Diverse	Diverse	Dresden König Albert-Hafen †) Dresden-Elbkai (Altstadt) †) Dresden-Elbkai (Neustadt) †)	Die für Dresden-Friedrichsstadt enthaltenen direkten Frachtsätze
der Ausnahmetarife 5 b und 5 d	Diverse	Chemnitz-Altendorf	Die für Chemnitz-Kappel (früher Kappel in Sachsen) bestehenden direkten Frachtsätze mit einem Zuschlage von 1 Pfennig
des Ausnahmetarifes 5 b (Getreide u. s. w.)	Diverse	Riesa-Elbkai (Ort) *)	Die für die Station Riesa bestehenden direkten Frachtsätze mit einem Zuschlage von 1 Pfennig

†) Die Gültigkeit der Frachtsätze wird auf den Ortsverkehr beschränkt.
*) Bezügliche Frachtsätze haben für den Umschlagsverkehr keine Gültigkeit.

Ad II.

Sub a):

Am 1. November 1905 sind die auf Seite 17 des Nachtrages VII für den Verkehr zwischen Raitz und Zwenk vorgesehenen Frachtsätze, und zwar für Eilgut per 555 Pfg. und für Stückgutklasse I per 468 Pfg., außer Wirksamkeit getreten.

Sub a), b), c) und f):

Am 1. Dezember 1905 sind die Frachtsätze für den Frachtstückgutverkehr von und nach Leipzig Thür. Bhf. außer Kraft getreten.

Ad III.

Sub c):

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifes 37 (Schafwollgarne) wird „bis auf Widerruf“ verlängert.

Sub g):

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifes 23 (Düngemittel), zwischen Dombrau und Freiberg i. S. (Blattarif), wird „bis auf Widerruf“ verlängert.

Ad IV.

Sub a):

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ist der im Nachtrage VII vom 1. August 1905, Seite 34, enthaltene Frachtsatz des Ausnahme-Tarifes 66 A (Eichenholzextrakt) von Wien II (K.F.J.B.), Wien (Lagerhaus, Praterkai) Heiligenstadt und Nußdorf nach Fleissen von 145 auf 213 Heller pro 100 kg berichtigt worden. Ferner wurde im Kopfe dieses Ausnahmetarifes statt „Von — Nach“ gesetzt „Zwischen — und“.

Ad V.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf tritt ein neuer Ausnahme-Tarif für Kupfervitriol in Kraft.

Die näheren Anwendungsbestimmungen sind aus dem bezüglichen Ausnahme-Tarife zu ersehen, welcher bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den beteiligten Stationen kostenlos erhältlich ist.

Wien, am 22. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 25.148/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Aufnahme der Station Nürnberg-Viehhof in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Nürnberg-Viehhof für Sendungen der städtischen Viehhofverwaltung in den vom 1. November 1900 gültigen Tarif für obgenannten Kohlenverkehr mit einem Anstoßbetrage von Mk. 1·— für 10.000 kg an die nach Nürnberg R.B. im genannten Tarife bestehenden Frachtsätze aufgenommen.

Die Schnittafel B auf Seite 106 des Haupttarifes ist wie folgt zu ergänzen:

Gruppe	Bis	Vom Schnittpunkte I	II	III	IV	V
		Kilometer				
1	Nürnberg-Viehhof	—	161	170	—	—

Außer der tarifmäßigen Fracht wird für die Überführung von der Tarifstation Nürnberg-Viehhof nach dem Viehhofe selbst eine Rangiergebühr von Mk. 0·5 für jeden Wagen erhoben.

Wien, am 20. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.663/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 vom 28./XII. 1905. [2116]

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

1. Aufnahme der Station Pfronten-Steinach in den Tarif.
2. Änderung des Stationsnamens Pfronten auf „Pfronten-Ried“.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Pfronten-Steinach mit einem Anstoßbetrage von Mk. 9·— für 10.000 kg an die Frachtsätze der Knotenstation Kempten in den vom 1. November 1900 gültigen Ausnahmetarif für obengenannten Kohlenverkehr einbezogen.

Die Schnittafel B auf Seite 108 des Haupttarifes ist wie folgt zu ergänzen:

Gruppe	Bis	Vom Schnittpunkte I	II	III	IV	V
		Kilometer				
2	Pfronten-Steinach	—	430	394	373	—

Gleichzeitig wird der Name der im genannten Ausnahmetarife bereits enthaltenen Station Pfronten auf „Pfronten-Ried“ abgeändert.

Wien, am 23. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 25.118/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2117]

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Abänderung einer Kundmachung.

In der Kundmachung [1049] in Nr. 113 dieses Blattes vom 6. Oktober 1904 ist das Gültigkeitsdatum des Tarifes, Teil II, Heft 3, des Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom „1. April 1901“ auf „1. Jänner 1906“ abzuändern.

Wien, am 22. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 25.256/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2118]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Genehmigung der Festsetzung von Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist für den Güterverkehr auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die im Dezember 1905 für den Güterverkehr auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Wirksamkeit ab 14. Dezember 1905 verlautbarten Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist, an deren Stelle durch besondere Kundmachung in betreff von Sendungen, deren Annahme zur Beförderung in die Zeit nach dem 22. Dezember 1905 fällt, anderweitig bestimmte Zu-

schlagsfristen gesetzt worden sind, haben mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. Dezember 1905, Z. 60.237/16 a, die nachträgliche Genehmigung erhalten.

Wien, am 26. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2119]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abänderung der im Dezember 1905 festgesetzten Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist für den Güterverkehr auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die im Dezember 1905 für den Güterverkehr auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Wirksamkeit ab 14. Dezember verlautbarten Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist treten im internen und internationalen Verkehre am 22. Dezember in der Weise außer Kraft, daß sie auf Sendungen, welche nach diesem Tage zur Beförderung angenommen worden sind, nicht mehr Anwendung finden.

An deren Stelle werden für die ab 23. bis einschließlich 26. Dezember 1905 sei es im Betriebsbereiche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn selbst oder nach den Stationen dieses Bereiches oder darüber hinaus angenommenen Güter wegen des Fortbestandes außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse in dieser Zeit vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde im Sinne des § 63, Abs. (3), des Betriebsreglements und des § 6, Abs. 3, Ziffer 2, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr folgende Zuschlagsfristen zu der reglementarischen Lieferfrist, sowohl für den internen, als auch für den internationalen Verkehr festgesetzt:

a) für Frachtgutsendungen aller Art mit Ausnahme von lebenden Tieren und frischem Fleisch eine Zuschlagsfrist von 4 Tagen;
b) für Eilgutsendungen, lebende Tiere und frisches Fleisch eine Zuschlagsfrist von 2 Tagen.

Wien, im Dezember 1905.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2120]

Österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Eisen.

Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 1. Februar 1907, treten für Eisen der Position E—6 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905 bei Aufgabe als Frachtgut und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen von Stockerau Ö.N.W.B. nach Schönau B.N.B. oder umgekehrt die folgenden Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft, und zwar:

a) bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg 302 Heller für 100 kg;
b) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen 217 Heller für 100 kg;

Wien, am 22. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2121]

Einführung von Frachtsätzen für Papier von Vöcklabruck nach Czernowitz, Kolomea und Lemberg

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Papier der Pos. P—2 b) der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

	Heller pro 100 kg
Von Vöcklabruck nach Czernowitz . . .	516
„ „ „ Kolomea . . .	472
„ „ „ Lemberg . . .	420

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2122]

Deutsch-Ungarischer und Deutsch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Oderberg und Oświęcim.

Einführung direkter Personenzugsfahrkarten III./IV. Klasse und Gepäckstaxen von Burdujeni nach Bremen.

Mit 1. Jänner 1906 gelangen für den Verkehr von Burdujeni nach Bremen über Oświęcim — Myslowitz — Breslau — Berlin Stb. — Charlottenburg — Spandau — Stendal — Wunstrof/Uelzen direkte Personenzugsfahrkarten III./IV. Klasse zum Preise von Mk. 34·10, sowie ein direkter Gepäcksfrachtsatz von Mk. 6·77 für je 10 kg des Gesamtgewichtes des Reisegepäckes zur Einführung.

Wien, am 21. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 23.432/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2123]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Direkte Frachtsätze im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen bei Aufgabe als Frachtgut und bei Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

1. Für Rohtabak und Abfälle von Rohtabak bei Aufgabe von mindestens 5000 kg der genannten Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür von Hainburg (St.E.G.) nach Fürstenfeld (k.k.St.B.) und umgekehrt über Grammat-Neusiedl — Graz: 247 Heller pro 100 kg.

2. Für Kaffeesurrogate der Pos. K—3 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905:

a) in Quantitäten unter 5000 kg,
b) in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür

von Stadlau (St.E.G.) nach jenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft, rücksichtlich welcher in der unten näher bezeichneten Zusammenstellung*) Frachtsätze für den Verkehr mit Wien St.E.G. transit vorgesehen sind, die um 17 Heller pro 100 kg erhöhten Frachtsätze für den Verkehr mit Wien St.E.G. transit in dieser Zusammenstellung, und zwar:

ad a) der Klasse II für Mengen unter 5000 kg,

ad b) der für Mengen von 5000 kg gültigen Klasse A.

*) Es ist dies die Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien I (K.E.B.) loko, Wien Südbahn loko, Nußdorf transit, Wien St.E.G. loko und transit, Wien Ö.N.W.B. loko und transit, Wien K.F.N.B. transit und Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits, gültig vom 1. Dezember 1903.

Wien, am 20. Dezember 1905. S.B. Z. 14.446-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2124]

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.

Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 6 des Tarifheftes 3.

Mit Gültigkeit für die Zeit vom 15. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 6 (Hohlglaswaren aller Art u. s. w.), enthalten im Nachtrage V zu dem vom 1. August 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, folgende Fassung:

Ausnahmetarif 6
für
Hohlglaswaren aller Art (mit Ausnahme von Glasballons), auch in Verbindung mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle), unverpackt oder in anderer Verpackung als in geschlossenen Kisten, Körben oder Fässern; im Falle der Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien (siehe die Kontrollvorschriften) in beliebiger Verpackung.

In der Richtung aus Ungarn bei Frachtzahlung für mindestens

a) 5.000 kg
b) 6.000 „
c) 6.500 „
d) 7.000 „
e) 10.000 „
} für einen Wagen und Frachtbrief.

Wien, am 18. Dezember 1905.

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905. [2125]

Direktion der städtischen Straßenbahnen.

Wagenverkehr in der Silvesternacht.

Auf mehreren Linien der Wiener städtischen Straßenbahnen findet in der Zeit vom fahrplanmäßigen Betriebsschlusse bis zum fahrplanmäßigen Betriebsbeginne in der Silvesternacht vom 31. Dezember 1905 zum 1. Jänner 1906 ein außerordentlicher Nachtverkehr statt.

Die in diesem Nachtverkehre verwendeten Wagen sind durch besondere Tafeln mit der Aufschrift „40 Heller-Tarif" (weiße Schrift auf schwarzem Grunde) an den Fensterscheiben gekennzeichnet.

Der Fahrpreis beträgt bei diesem Nachtverkehre pro Person und Fahrt 40 Heller.

Die gelöste Karte ist unübertragbar und berechtigt solange und zum so oftmaligen Umsteigen an den hierfür bestimmten Stellen, als erforderlich ist, um mit Rücksicht auf die markierte Einsteigzeit das Fahrziel auf dem kürzesten Wege bei unmittelbarem Wagenwechsel zu erreichen.

Bei diesem Nachtverkehre werden weder Kinderkarten ausgegeben, noch haben Anweisungen auf freie oder ermäßigte Fahrt Gültigkeit. Ebenso haben Monats- und Halbjahreskarten keine Gültigkeit.

Umsteigfahrscheine, welche während des fahrplanmäßigen Betriebes gelöst sind, haben auf den Wagen des Nachtverkehres keine Gültigkeit.

Dagegen kann eine auf einem solchen Wagen begonnene Fahrt, insoweit und insolange die hierfür gelöste Karte nach den obigen Normen zum Umsteigen berechtigt, auch mit einem Wagen des fahrplanmäßigen Betriebes fortgesetzt und beendet werden.

Dies wird im Sinne des § 7 der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, und der Ministerialverordnung vom 10. Februar 1905, R.-G.-Bl. Nr. 14, verlautbart.

Wien, am 22. Dezember 1905. Z. 13.636-54/05.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII 1905. [2126]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 23. Dezember 1905 erschienenen Kundmachung, E.-M.-Z. 60.119/05, betreffend die Einführung einer Zuschlagsfrist, ist ein Druckfehler unterlaufen, der wie folgt zu berichtigen ist:

In der zehnten Zeile von oben ist statt: (nordwestl. Linien) zu setzen: (nord**östl.** Linien).

Wien, am 27. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905.

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

18. Dezember: Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Borki wielkie—Grzymałów der Gesamtverkehr eingestellt.

19. Dezember: In der Strecke Borki wielkie—Grzymałów wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

20. Dezember: In den Strecken Dolina—Wygoda, Kolomea—Słoboda rungurska Grube und Kolomea Nadwornaer Vorstadt—Szeparowce Kniaździwór wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften. (Einbeziehung der Station Gommern.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 an wurde die Station Gommern (Direktionsbezirk Magdeburg) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen einbezogen, und zwar u. a. in folgenden Verkehren:

1. Staatsbahn-Gütertarif, Hefte II C, II F, II J;
2. Magdeburg-Halle-Bayerischer Gütertarif;
3. Ost-Mittel-Südwestdeutscher Gütertarif (Heft 2).

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3038	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03		Güter der Klasse A, B und C, der Spezialtarife 1, 2 und 3, sowie der Ausnahmetarife 1, II und III a, b und c der Lokalbahn Budweis-Salnau	Gojau oder umgekehrt	Budweis transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Wagen, resp. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, je nach den für die einzelnen Klassen und Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in der Station Gojau von einem daselbst abzweigenden Industriegeleise einlangen oder auf ein solches übergeben	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 3, bezw. Tarife für den in- und ausländischen Verbandsverkehr	Verschieden	Die für **Krumau** in den direkten Tarifen enthaltenen Frachtsätze	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen zu bewirkende Vorlage der Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate hinsichtlich der aufgegebenen Sendungen, und Original-Frachtbriefe rücksichtlich der zur Abgabe gelangenden Sendungen, welche Dokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdokumente bereits eine Rückvergütung geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuell verbleibende Restbetrag zur Liquidierung	
3039	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** B.-M.-Z. 29.913/05	Eisenbahn Unter-Drauburg—Wöllan	Baumaterialien	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, exkl. Zeltweg—Fohnsdorf, angeführten Linien, sowie von Stationen der Eisenbahn Unter-Drauburg—Wöllan		Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Umbaue des Bahnhofes in Klagenfurt bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Villach längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3040	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** R.-M.-Z. 44.263/04	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Rücksichtlich der Linien des Abschnittes A im Hefte 1 des Lokalgütertarifes, Teil II, der k. k. österr. Staatsbahnen		Die Sendungen müssen zum Baue oder Betriebe der Lokalbahn Hartberg-Friedberg bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, **auf welchen** die Bauleitung oder die Bauunternehmung der Lokalbahn Hartberg-Friedberg als Empfängerin zu erscheinen hat. Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1907 bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien behufs Liquidierung durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3041	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 57.156/05	Lokalbahn Deutschbrod-Saar, Mähr.-Budwitz—Jamnitz, Neuhaus-Neubistritz, Schwarzenau-Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.-Zlabings), Wolframs-Teltsch-Zlabings	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	Rücksichtlich der Lokalbahnen Deutschbrod-Saar, Mähr.-Budwitz—Jamnitz, Neuhaus-Neubistritz, Schwarzenau-Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.-Zlabings), Wolframs-Teltsch-Zlabings	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, angeführten Linien	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. Betriebe der schmalspurigen Lokalbahn Neuhaus-Wobratein bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung dieser Lokalbahn als Empfängerin zu erscheinen hat	vom 1. Jänner 1906 bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	ad a) und b) 50 Prozent von den normalen Gebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg ad a) 0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg ad b) 50 Prozent von den normalen Gebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	a) Im Rückvergütungswege b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag	ad a) Gegen durch den böhmischen Landesausschuß an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3042	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 52.561/03		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Wilten	Aufgabe als Frachtgut; Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Lokalbahn Innsbruck-Fulpmes (Stubaitalbahn) bestimmt sein und muß auf den Frachtbriefen die Bauleitung dieser Lokalbahn als Empfängerin erscheinen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg; ad b) 50 Prozent Nachlaß von den normalen Gebühren unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
3043	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 6104/05		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, angeführten Linien		Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. Betriebe der Lokalbahn Daudleb-Rokitnitz bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung dieser Lokalbahn als Empfängerin zu erscheinen hat	vom 1. Jänner 1906 bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	ad a) 0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg; ad b) 50 Prozent von den normalen Gebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	a) Im Rückvergütungswege b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag	ad a) Gegen durch den böhmischen Landesausschuß an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3044	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 53.726/04	Lokalbahn Jičin-Turnau	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Jičin oder Turnau	Libun	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue oder Betriebe der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen durch den böhmischen Landesausschuß an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
				den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschn. A, angeführten Linien, exkl. der Lokalbahn Dolina-Wygoda						0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden			
3045	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 k. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 50.404/04		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, angeführten Linien	St. Pölten Freiland-Türnitz Kernhof	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. Betriebe der Lokalbahnen Mank-St. Leonhard-Ruprechtshofen und Kirchberg-Mariazell-Gußwerk bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung dieser Lokalbahnen als Empfängerin zu erscheinen hat	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg; b) 50 Prozent Nachlaß von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3046	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 1740/05		a) Eisenbahn-Betriebsmaterialien. b) Fahrbetriebsmittel	den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, enthaltenen Stationen	St. Pölten	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Betriebe der Pielachtalbahn bestimmt und an die Betriebsleitung der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. P.-Mank adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	ad a) 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller pro 100 kg. ad b) 50 Prozent Nachlaß von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km und eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuell verbleibende Restbetrag zur Liquidierung. Die Frachtbriefe werden nicht mehr zurückgestellt	
3047	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 1740/05		a) Eisenbahn-Betriebsmaterialien. b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, enthaltenen Linien	Gmünd	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Betriebe der Niederösterreichischen Waldviertelbahn bestimmt und an die Betriebsleitung dieser Lokalbahn in Gmünd adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	a) 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller pro 100 kg. b) 50 Prozent Nachlaß von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung. Die Frachtbriefe werden nicht mehr zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3048	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 24.553/05		Eisenbahn-Oberbaumaterialien (Weichen, Schienen und Kleinmaterial)	Zeltweg	Wörgl transit	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Erweiterung der Station Jenbach der Zillertalbahn bestimmt sein und mit an die Betriebs-Direktion der Zillertalbahn in Jenbach adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die Betriebs-Direktion der Zillertalbahn in Jenbach als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
3049	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 51.496/03	Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Roheisen Holzkohle Bau-, Brenn-, Lang-, Schnitt-, Werkholz, Extrahölzer, Schwellen, Fichtenrinde	allen Stationen der Murtalbahn Unzmarkt-Frauenburg (loko und transit)-Mauterndorf	allen Stationen der Murtalbahn Unzmarkt-Frauenburg (loko und transit)-Mauterndorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. **Minimal-Vertrachtungsquantum von 50, 300, bezw. 500 Schmalspurwagen.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	Bei Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg = 5 Prozent " " " " 300 " à 5000 kg = 10 " " " " " 500 " à 5000 kg = 20 "	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, bezw. Frachtaufnahmescheine, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3050	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 824/05		Fahrbetriebsmittel und Räderpaare	den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen oder umgekehrt	Wörgl transit	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Betriebe der Zillertalbahn bestimmt und an die Betriebsdirektion derselben adressiert oder aber von der Betriebsdirektion der Zillertalbahn unter Beidrückung der Stampiglie aufgegeben sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1	Verschieden	50 Prozent Nachlaß von den ungekürzten Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle des Abschnittes A unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck zu bewirkende Vorlage der auf die Betriebsleitung der Zillertalbahn lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen und nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
3051	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Getreide der Pos. G—7 und Mahlprodukte der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Wels oder umgekehrt	Aschach a. d. Donau Unter-Rohr	Auflieferung von mindestens 500 t à 1000 kg. Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen und Ausschluß jeder sonstigen Frachtbegünstigung	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Frachtsätze der bezüglichen Stationstarife im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen abzüglich 20 Prozent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe für Getreidesendungen und der Frachtbrief-Duplikate für Mahlproduktensendungen an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz durch den Empfänger, bezw. den Absender bis längstens Ende März 1907	In die bedungene Minimalquantität werden auch die in Wels-Stadt zur Auf-, bezw. Abgabe gelangenden gleichartigen Sendungen aus denselben Relationen einbezogen. Die im Verkehre mit Unter-Rohr für Wels zugestandenen ermäßigten Frachtsätze gelangen in gleicher Weise auch für Wels-Stadt zur Anwendung, sofern die an das Zugeständnis geknüpften Bedingungen erfüllt werden

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	2	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3052	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 18.921/05		Holz der Pos. H—17c) der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Admont	Salzburg	1. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. 2. Die Sendungen müssen nach Einlagerung in Salzburg auf einem solchen Lagerplatze, von welchem aus im Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen und Österreichisch-Ungarisch-Französischen Verbandsverkehre die Reexpedition zulässig ist, in vollen Wagenladungen nach außerhalb des österr.-ungar. Zollgebietes gelegenen deutschen, belgischen oder niederländischen Stationen weiterbefördert werden. 3. Die Frist für diese Weiterbeförderung wird auf 12 Monate vom Tage des Einlangens der Sendungen in Salzburg festgesetzt. 4. In der Zeit vom Eintreffen der Sendungen in Salzburg bis zu ihrer Weiterbeförderung müssen dieselben ununterbrochen unter Bahnaufsicht stehen. 5. Die diese Begünstigung in Anspruch nehmende Partei muß auf den Frachtbriefen von der Versandstation nach Salzburg als Empfängerin, dagegen auf jenen für die Weitersendung von Salzburg nach der Bestimmungsstation als Absenderin erscheinen. 6. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	65	58	7	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage a) der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe ab der ursprünglichen Versandstation und der von dem k. k. Bahnbetriebsamte Salzburg ausgestellten Frachtkarten-Auszüge, b) der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate ab Salzburg bis zur neuen Bestimmungsstation. Diese Vorlage ist innerhalb 3 Monate, vom Tage der Weiterbeförderung gerechnet, an die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu bewirken. Die vorgelegten Dokumente (a - b) werden nicht zurückgestellt. Sollte auf Grund dieser Dokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuell verbleibende Restbetrag zur Liquidierung	
				Amstetten					70	63	7			
				Attnang-Puchheim					40	34	6			
				Aussee					61	54	7			
				Bischofshofen					34	28	6			
				Bruck-Fusch					46	40	6			
				Eben					37	31	6			
				Friedburg-Lengau					20	15	5			
				Frankenmarkt					30	25	5			
				Garsten					68	61	7			
				Gmunden					43	37	6			
				Groß-Reifling					72	64	8			
				Golling					20	15	5			
				Gröbming					52	45	7			
				Hallein					15	11	4			
				Haus					49	43	6			
				Hieflau					70	63	7			
				Hüttau					37	31	6			
				Ischl					52	45	7			
				Kalwang					72	64	8			
				Klachau					61	54	7			
				Knittelfeld					81	73	8			
				Lambach					43	37	6			
				Leoben					79	71	8			
				Liezen					61	54	7			
				Linz					55	48	7			
				Losenstein					72	64	8			
				Mandling					43	37	6			
				Mattighofen					30	25	5			
				Mitterndorf-Zauchen					61	54	7			
				Munderfing					25	20	5			
				Neumarkt in Steiermarkt					94	85	9			
				Neumarkt-Köstendorf					20	15	5			
				Öblarn					55	48	7			
				Pöchlarn					76	68	8			
				Radstadt					40	34	6			
				Rottenmann					63	56	7			
				St. Johann i. P.					37	31	6			
				St. Valentin					61	54	7			
				Scheifling					90	82	8			
				Schladming					46	40	6			
				Schwarzach-St. Veit					37	31	6			
				Schwertberg					75	68	7			
				Seekirchen-Mattsee					15	11	4			
				Steinach-Irdning					58	51	7			
				Stein a. d. Enns					55	48	7			
				Steyr					65	58	7			
				Straßwalchen					20	15	5			
				Taxenbach					43	37	6			
				Trieben					65	58	7			
				Unzmarkt					90	82	8			
				Vöcklamarkt					30	25	5			
				Wels					49	43	6			
				Werfen					30	25	5			
				Werschach					58	51	7			
				Zeltweg					83	75	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3053	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen**	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Holzstoff der Pos. H—28 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Unter-Rohr	Wels Lokalbahn, Wels loko und transit	**Auflieferung von mindestens 600 Tonnen à 1000 kg.** **Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	27 Heller	19 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz zu bewirkende Vorlage der Aufnahmescheine, bezw. Duplikat-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	In die bedungenen Minimalquantitäten werden auch die in Wels Stadt zur Auf- und Abgabe gelangenden gleichartigen Sendungen aus denselben Relationen einbezogen. Die für Wels zugestandenen ermäßigten Frachtsätze gelangen in gleicher Weise auch im Verkehre mit Wels-Lokalbahn rücksichtlich derselben Relation zur Anwendung, sofern die an das Zugeständnis geknüpften Bedingungen erfüllt werden
3054	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 21.993/04	Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Holzwolle (Holzfasern)	Thomathal	Unzmarkt-Frauenburg (loko und transit)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	49·6 Heller	39·7 Heller	9·9 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, bezw. der Frachtaufnahmescheine, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3055	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 11.249/04	Mais (Kukurutz), auch Cinquantin	Wien-Lagerhaus oder Wien-Praterkai	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	160	139	21	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe über den Mais- und Cinquantin-Bezug, ferner Frachtbrief-Duplikate über den Polentamehl- und Polentagrieß-Versand. Die reklamierende Firma hat auf den Original-Frachtbriefen als Empfängerin, auf den Frachtbrief-Duplikaten als Absenderin zu erscheinen. Diese Dokumente sind nebst einer Nachweisung darüber, daß das bezogene Quantum Mais und Cinquantin dem versendeten Quantum Polentamehl und Polentagrieß nach den unter Rubrik 6 gestellten Bedingungen entspricht, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck einzureichen und müssen dortselbst längstens bis 30. Juni 1907 erliegen	
			Mais (Kukurutz), auch Cinquantin	Wien St.E.G. transit oder Wien K.F.N.B. transit	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut.			161	139	22			
			Polentamehl und Polentagrieß	Salzburg	Schwarzach-St. Veit	Aufgabe als Frachtgut.			43	36	7			
			Polentamehl und Polentagrieß	Salzburg	Lend-Gastein	Aufgabe als Frachtgut.			48	41	7			
			Polentamehl und Polentagrieß	Salzburg	Zell am See transit	Aufgabe als Frachtgut mit direkten, nach Stationen der Pinzgauer Lokalbahn lautenden Frachtbriefen.			58	47	11			

Bedingungen (Rubrik 6, für sämtliche Relationen):

Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.

Bezug eines Quantums Mais und Cinquantin nach Salzburg innerhalb der Begünstigungsfrist, welches das von Salzburg nach Schwarzach-St. Veit, Lend-Gastein und Stationen der Pinzgauer Lokalbahn innerhalb derselben Zeit sowohl in Sendungen zu 10.000 kg als auch in geringeren Aufgabsmengen zum Versand gelangte Quantum Polentamehl und Polentagrieß um 54 Prozent übersteigt. Die Frachtermäßigung für Mais und Cinquantin hat höchstens für dieses Quantum Gültigkeit. Die Sendungen von Mais und Cinquantin müssen an eine inländische Mühle im Bestellungsbezirke der Station Salzburg adressiert sein. Die diese Sendungen beziehende Mühle hat auf den Frachtbriefen vor deren Einreichung zum Behufe der Liquidierung der Rückvergütungsbeträge zu bestätigen, daß der Bezug zum Zwecke der Vermahlung in derselben erfolgt ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3056	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 53.796/05	Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Schwellen, hölzerne	Mauterndorf Mariapfarr Tamsweg Thomatal	Unzmarkt-Frauenburg (loko und transit)	Aufgabe als Frachtgut. **Auflieferung von mindestens 375 Schmalspurwagen à 5000 kg.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	25 Prozent	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, bezw. Frachtaufnahmsscheine, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis **Ende März 1907** erliegen müssen	
3057	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 18.921/05		Schotter aus Pos. 8—31. lit. a. der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Frastanz, Hard-Fussach, Hohenems und Lauterach Stationen der Strecke Lochau—Bludenz und Lauterach exkl.—Lustenau	Langen Stationen der Strecke Langen exkl.—Lochau und Lauterach exkl.—Lustenau	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Instandhaltung der Reichsstraßen in Vorarlberg bestimmt sein und mit an das betreffende k. k. Bezirksbauamt adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	0·2 Heller für 100 kg und 1 km plus einer Manipulationsgebühr von 3 h für 100 kg unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3058	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Bruchsteine, unbearbeitete, der Pos. 8—51 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	a) Aschach a. d. Donau b) rücksichtlich des Schleppgeleises von der Station **Aschach a. d. Donau zur Donaulände**	a) Wels loko und transit	**Auflieferung von** mindestens 1000 t bis 3000 t (à 1000 kg)	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	a) 16 Heller pro 100 kg b) 3 Kronen pro Wagen	a) 15 Heller pro 100 kg b) 3 Kronen pro Wagen	a) 1 Heller pro 100 kg b) — Kronen pro Wagen	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	Die tarifmäßige Überfuhrsgebühr von der Donaulände nach Aschach a. d. Donau gelangt bei Sendungen nach Wels-Lokalbahn nicht zur Einhebung
						über 3000 t bis 5000 t (à 1000 kg)			a) 16 b) 3	a) 14 b) 2	a) 2 b) 1			
						über 5000 t bis 10.000 t (à 1000 kg)			a) 16 b) 3	a) 13 b) 1·50	a) 3 b) 1·50			
						über 10.000 t (à 1000 kg)			a) 16 b) 3	a) 12 b) 1·50	a) 4 b) 1·50			
				c) Aschach a. d. Donau und Aschach-Donaulände	c) Wels-Lokalbahn	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Ad a) und c) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			19 Heller pro 100 kg	18	1			
3059	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Steine, roh oder behauen	allen Stationen der Murtalbahn Unzmarkt-Frauenburg (loko und transit)-Mauterndorf	allen Stationen der Murtalbahn Unzmarkt-Frauenburg (loko und transit)-Mauterndorf	**Minimal-Verfrachtungsquantum von 50, 100, bezw. 200 Schmalspurwagen.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	Bei Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg . . . . 5 Prozent 100 " à 5000 kg . . . . 10 " 200 " à 5000 kg . . . . 20 "	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Villach zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, bezw. Fracht-Aufnahmsscheine, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3060	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 30.042/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Baurequisiten	Im Lokalverkehre sämtlicher Linien der Bukowinaer Lokalbahnen		Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahn Abzweigung Požoritta-Louisenthal bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung derselben nach Požoritta aufgegeben werden Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent der tarifmäßigen Frachtsätze aus der Gebührenberechnungstabelle des Tarif-Teiles II, Heft 2, Abschnitt B, B 3 a und 3 b	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1907 durch den Verwaltungsrat der Bukowinaer Lokalbahnen an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die unter Rubrik 6 bezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
			Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme jener der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Hatna					0·2 Heller für 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3061 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03		**Bremsklötze aus Pos. E—6 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	**Węgierska-Górka**	**Zwardoń**	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bestimmt sein und mit auf eine Dienststelle dieser Bahn als Absender und Empfänger lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	22 Heller	**17 Heller**	5 Heller	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen**	
3062 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 27.283/05		**Eisen- und Blechmaterial**	**Stationen jener Staatsbahnlinien, welche im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, unter I (Allgemeine Bestimmungen) angeführt sind (ausnahmlich Dolina-Wygoda)**	**Borysław, Krosno, Zagórz und Jedlicze**	**Einhaltung der Bestimmungen des in dem vorbezeichneten Tarifabschnitte enthaltenen Ausnahmetarifes VI. Die Eisen- und Blechmaterialien müssen zum Baue von Petroleumreservoirs bestimmt sein und dementsprechend im Frachtbriefe deklariert werden**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Verschieden**	**Verschieden**	**Nach Maßgabe des Ausnahmetarifes VI der k. k. österr. Staatsbahnen**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen die durch die reklamierende Firma als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg, bezw. Krakau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtdokumente, welche bei den genannten Staatsbahn-Direktionen längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen**	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3063	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 24.114/05	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	60 Wagenladungen Eisenröhren. 1 Wagenladung Armaturen, 1 Wagenladung Blei	Chabówka transit	Zakopane	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue einer Wasserleitung in Zakopane bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	61 Heller	40 Heller	21 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch den Reklamanten als Empfänger an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Auf den Frachtbriefen muß seitens der Station Zakopane bestätigt werden, daß die Sendungen zum Baue der Wasserleitung in Zakopane verwendet wurden	
3064	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/05	Lokalbahn Płaza-(Bolęcin)-Jaworzno	Kalk, gebrannt	Płaza	Chrzanów	**Auflieferung eines Minimalquantums von 150 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 10	Heller 8	Heller 2	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, bezw. der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche von der reklamierenden Firma bis längstens Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu bewirken ist	
			Steine der Pos. 8—51 a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Płaza	Chrzanów				9	8	1			
			Kohlen, mineralische	Chrzanów	Płaza				12	8	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3065	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03		Erbsen, ungeschälte, aus Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Stationen der Strecken Lemberg—Podwołoczyska, Krasne—Brody, Lemberg—Halicz—Itzkany, Stryj—Stanislau—Husiatyn und Czernowitz—Nowosielitza, sowie der Linien Chodorów—Podwysokie und Halicz—Ostrów—Berezovica	Lemberg loko oder Lemberg Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Verfrachtung auf eine Distanz von mindestens 51 km	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Spezialtarif 1	Frachtsätze des Spezialtarifes 1 der Gebührenberechnungstabelle abzüglich zehn Prozent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Sollte auf Grund dieser Dokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Lemberg verarbeitet werden und hat demgemäß die betreffende Fabrik auf den Avisi und Bezugsscheinen zu bestätigen, daß die Erbsen tatsächlich zum Zwecke der Verarbeitung im eigenen Etablissement bezogen wurden

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	10	11	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller		**Heller**		**Heller**				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
3066 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 18.039/04	Bukowinaer Lokalbahnen	a) Brennholz der Pos. H—18 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation b) Sägeabfallholz	Gurahumora	Żuczka	**Auflieferung eines Minimalquantums von 8000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für hartes Brennholz mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und für weiches Brennholz, sowie Sägeabfallholz für mindestens 10.000 kg pro Aufgabe als Frachtgut. Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einer Zuckerfabrik bezogen und in derselben verwendet werden. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	51	—	37	—	14	—	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, so gelangt der eventuell verbleibende Restbetrag zur Liquidierung	
				Frassin a. M.					55	—	40	—	15	—			
				Wama					58	—	42	—	16	—			
				Dragosza					70	46	42	42	28	4			
				Watra-Moldawitza					73	—	44	—	29	—			
				Russ Moldawitza-Säge					76	49	45	45	31	4			

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3067	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 1683/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Holz der Pos. H—17 c der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Dorna Watra-Säge	Hatna transit (für Sendungen nach Burdujeni transit)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Besteht kein direkter Frachtsatz	94·5 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplikate, welche Frachtdokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen	
					Hatna transit (für Sendungen über Stanislau, bezw. Kolomea—Delatyn hinaus nach dem westlichen Auslande, nach Wien loko oder transit, nach Böhmen, Triest loko oder transit, Tirol, Vorarlberg, Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit oder nach einem Elbeumschlagsplatz	**Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 Tonnen (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch: 1. Bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewichte von 12.000 kg und darüber, deren Konstruktion eine Umladung beim Übergange auf die russische Eisenbahn erheischt, rücksichtlich des Verkehres nach allen russischen Stationen, ferner bei Verwendung von Umsetzwagen rücksichtlich des Verkehres nach allen russischen Stationen mit Ausnahme von Odessa für 12.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Bei Verwendung von gewöhnlichen Wagen mit einem Ladegewichte unter 12.000 kg hat Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. In den beiden ersteren Fällen ist die Aufgabe von Holzsendungen mit höherem Gewichte als 12.300 kg für den Frachtbrief und verwendeten Wagen unzulässig. 2. Bei Verwendung von Umsetzwagen rücksichtlich des Verkehres nach Odessa für 15.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen				86·5 Heller				
					Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Sendungen nach Rußland					107·5 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3068 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Bukowinaer Lokalbahnen	Schnittholz aus Pos. H—17c) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Russ Moldawitza-Säge	Wama	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen Aufgabe von mindestens 13.000 t	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 38	Heller 32	Heller 6	Im Rückvergütungswege	Gegen bis spätestens Ende März 1907 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate und hinsichtlich der Sendungen nach Odessa gegen bis spätestens Ende Dezember 1907 an die genannte k. k. Staatsbahn-Direktion zu bewirkende Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe	Die Anwendung der ermäßigten Frachtsätze ist auch im Katierungswege zulässig, wenn seitens des Absenders eine Kaution in barem oder geeigneten Wertpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau behufs Deckung der zwischen den ermäßigten und den normalen Frachtsätzen bei nicht erreichtem Minimalquantum aufgelaufenen Differenz erlegt wird
						Aufgabe von mindestens 18.000 t für das 13.000 t übersteigende Quantum.			38	28	10			
						Für das 20.000 t übersteigende Quantum.			38	25	13			
3069 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 3907/03	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	Brennholz aus der Pos. H—18a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Delatyn	Horodenka Stadt	**Verfrachtung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 30	Heller 27	Heller 3	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
				Kolomea transit					20	19	1			
				Łanczyn					27	25	2			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3070	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Kolomeaer Lokalbahnen	Brennholz aus der Pos. H—18 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Sloboda rungurska-Grube	Kolomea Bahnhof	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 t innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	16	10·7	5·3	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen und nicht mehr zurückgestellt werden	Die Anwendung der ermäßigten Frachtsätze ist auch im Kartierungswege zulässig gegen eine seitens des Absenders in barem oder geeigneten Wertpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu leistende Kaution behufs Deckung der zwischen den ermäßigten und den normalen Frachtsätzen bei nicht erreichtem Minimalquantum aufgelaufenen Differenz
					Peczeniżyn-Szczepanowski				7	5·0	2·0			
					Sopów				12	8·4	3·6			
				Rungury	Kolomea Bahnhof				12	8·4	3·6			
					Sopów				8	6·0	2·0			
				Peczeniżyn-Szczepanowski	Kolemea Bahnhof				9	6·8	2·0			
					Sopów				5	4·2	0·8			
3071	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 12.128/05	Eisenbahn Lemberg-Bełżec (-Tomaszów)	Kieferschwellen	allen Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełżec (-Tomaszów)	Lemberg transit	**Verfrachtung eines Minimalquantums von 1000 t.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit an die Imprägnierungsanstalten der k. k. Staatsbahnen in Chryplin oder Zadwórze als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Die um 30 Prozent gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifes 2 aus der Gebührenberechnungstabelle des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2, Abschnitt C, 2, IV	30 Prozent von den tarifmäßigen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Gegen die durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 bei der genannten Staatsbahn-Direktion erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3072	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów)	Eichenholz der Pos. H—17, c), Ziffer 1, 2 und 3, der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów)	Lemberg-Kleparów	**Auflieferung von mindestens 500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an eine in Lemberg-Kleparów gelegene Parketten- und Friesenfabrik adressiert sein und daselbst zur Friesenerzeugung verwendet werden. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Spezialtarif 2	Verschieden	20 Prozent	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
3073	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów)	Holz der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Dobrosin	Lemberg-Frachtenbahnhof und Lemberg-Kleparów	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	40 Heller	32 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3074	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/08	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomassów)	Holz aus der Pos. H—17, a) und c), Pos. H—18, a) und f), Pos. H—19 a) und b) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Bełzec	Lemberg	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	55 Heller	39 Heller	16 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Dublikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
					Bełzec	Rawa ruska transit				24 Heller	18 Heller	6 Heller			
3075	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/08	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Schnittholz aus Pos. H—17, 18 und 19, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lemberg	Kulików-Mierzwica	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	26 Heller	21 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Dublikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
					Lemberg	Żółkiew				32 Heller	26 Heller	6 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3076	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	**Holz der Pos. H—17 a) und c), der Pos. H—18 a) und f) und der Pos. H—19 a) und b) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation**	Bełzec und umgekehrt	sämtlichen Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	**Spezialtarif 2 nach der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Teiles II, Heft 2, Abschnitt C, 2. IV**	**Die um 30 Prozent gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifes 2 aus der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Teiles II, Heft 2, Abschnitt C, 2. IV**		**Im Rückvergütungswege**	**Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen und nicht mehr zurückgestellt werden**	
3077	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.203/04	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	**Holzabfall** (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle [d. i. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle], **ferner** Sägespäne und Sägemehl)	Bełzec		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Für welchen Holzabfall ist, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht des Wagens nicht erreicht wird, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes die Frachtberechnung nach dem faktischen Gewichte der Sendung, mindestens aber für 80 Prozent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens vorzunehmen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen und nicht mehr zurückgestellt werden	
					Brzuchowice					27·9				
					Dobrosin					23·7				
					Glińsko					25·0				
					Hrebenne					11·2				
					Kamionka-Lipnik					20·0				
					Kulików-Mierzwica					26·6				
					Lemberg					31·3				
					Lemberg-Kleparów					30·3				
					Lubycza					7 5				
					Macoszyn					26·3				
					Rawa ruska					16·8				
					Zarudce					26·8				
					Zaszków					27·0				
					Zawadów					27·4				
					Żółkiew					26·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3078	V.-B. Nr 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 20.547/05	Stammholz der Pos. H—17 a), H—18 a) und H—19 a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Bełzec	Lemberg transit	**Auflieferung eines Minimalquantums a) von 1800 Tonnen b) von 3000 Tonnen innerhalb der Gültigkeitsdauer der Begünstigung.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	55 Heller	a) 41 Heller b) 39 Heller	a) 14 Heller b) 16 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)													
3079	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 10.088/04	Holz über 2·5 m Länge der Pos. H—18 g)	Jaworów	Lemberg	**Auflieferung von mindestens 2500 Tonnen**	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	45	41	4	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen	
			Holz der Pos. H—18 a), b), ausgenommen Schleifholz über 2·5 m Länge						27	24	3			
			Holz der Pos. H—17			**100 Tonnen**			29	25	4			
			der am 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation (Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2)			**innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen			Heller	Heller	Heller			
	Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Jaworów													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3080 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Kleinbahn Łupków-Cisna	Bretter und Pfosten aus Buchenholz	Cisna	Neu-Łupków	**Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 3750 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	33	28	5	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
				Zubracze					31	28	3			
3081 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Jaworów	Schnitt- und Bauholz aus Pos. 11—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Janów und Domażyr	Lemberg	**Auflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagenladungen während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	15 Prozent	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Aufnahmescheine, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3082	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 12.321/05	Ostgalizischen Lokalbahnen	Holz des Spezialtarifes 2	Krechowice	Skała transit (für Rußland)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	102	73	29	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate und Frachtbriefe, auf welch letzteren die erfolgte Ausfuhr nach Rußland durch das k. k. Grenzzollamt in Skała bestätigt sein muß. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift des k. k. Zollamtes versehene Bestätigung muß auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . am . . . . unter Frachtkarte Nr. . . . , Brief Nr. . . . und hat bis zum Austritte nach Rußland am . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert." Die vorzulegenden Frachtdokumente dürfen keinen Frachterstattungsstempel tragen und müssen längstens bis Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau erliegen	
				Nadwórna					93	66	27			
				Mikuliczyn					102	73	29			
				Tartarów					104	74	30			
				Worochta					107	76	31			
3083	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Kalk, gebrannter, der Pos. K—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Bełzec	Lemberg	**Aufgabe von mindestens 100 Wagen als Frachtgut.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	59	31	28	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	In das Minimalquantum sind auch jene Wagenladungen einzurechnen, welche von Bełzec via Lemberg nach Tarnopol gehen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3084	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03		Kohle, mineralische, der Pos. K—29 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lemberg	Lemberg-Kleparów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	6 Heller	4·4 Heller	1·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
3085	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-B. 49.768/05	Lokalbahnen Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna	Steinkohlen und Erze	Trzebinia	Siersza wodna	**Auflieferung eines Minimalquantums von** **225.000 Tonnen.** | **300.000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das bedungene Minimalquantum von 225.000 Tonnen, bezw. 300.000 Tonnen kann auch durch Transporte anderer nicht begünstigter Artikel der reklamierenden Firma als Absenderin oder Empfängerin in Siersza wodna aufgebracht werden	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	12 Heller | 12 Heller	5 Heller | 4 Heller	7 Heller | 8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin, bezw. Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate für alle in Siersza wodna aufgegebenen Sendungen, ferner der Original-Frachtbriefe für alle in Siersza wodna angekommenen Sendungen, welche Frachtdokumente bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis 31. März 1907 erliegen müssen	
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3086	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 36.686/05	Mahlprodukte des Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Janów, Kozlinka	Lemberg	**Auflieferung eines Minimalquantums rücksichtlich beider Artikel zusammen von 2750 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	19 Heller	16 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Bei Getreide gegen auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, bei Mahlprodukten gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg bis längstens 1. März 1907 vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Frachtermäßigung findet die für das Jahr 1906 verlautbarte Mühlenrefaktie rücksichtlich der begünstigten Lokalbahnstrecken keine Anwendung
		Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Jaworów	Getreide der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lemberg	Janów, Kozlinka									
3087	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Mahlprodukte und Mehl der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Grzymałów	Tarnopol	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	44 Heller	34 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin | als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe | Frachtbrief-Duplikate welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung findet die für das Jahr 1906 verlautbarte Mühlenrefaktie keine Anwendung
		Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	Weizen und Roggen der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation		Grzymałów				Heller	Heller	Heller			
				Bogdanówka-Kamionka					62	39	23			
				Jezierna					68	44	24			
				Maxymówka					56	34	22			
				Podwołoczyska					68	44	24			
				Tarnopol					56	34	22			

Die für Weizen und Roggen eingeräumte Frachtbegünstigung findet Anwendung auf Sendungen, welche an ein im Bestellrayon der Station Grzymałów gelegenes Mühlenetablissement adressiert sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlenetablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, daß das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird. Der Bestimmungsstation steht das Recht einer Kontrolle darüber zu, daß die Sendung in dem betreffenden Mühlenetablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3088	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03		Seilerwaren der Pos. 8—36 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Radymno	den im Abschn. A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Stationen, exkl. der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	der Klasse II	der Klasse A	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1907 bei der genannten Staatsbahn-Direktion erliegen müssen	
3089	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/03	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Ziegel aus Pos. 7—5 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Lemberg-Kleparów	Kulików-Mierzwica	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Auflieferung eines Minimalquantums von 25 Wagenladungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Straße Kulików-Mierzwica bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	18 Heller	14·4 Heller	3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Empfängerin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	
			Bruchsteine und Schotter aus Pos. 8—51, a der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Brzuchowice		300 Wagenladungen.			14 Heller	11·2 Heller	2·8 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller	Heller	Heller			
3090 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/05	Kolomeaer Lokalbahnen	Bruchsteine aus Pos. 51, a) der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Rungury	Szeparowce-Kniaźdwór	**Verfrachtung eines Minimalquantums von 40 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	54	12	42	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen und nicht mehr zurückgestellt werden	Die Verladung der Bruchsteine in Rungury kann nur nach vorheriger Übereinkunft mit der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau erfolgen
				Słoboda rungurska-Grube	Szeparowce-Kniaźdwór				66	16	50			
				Rungury	Sopów				36	8	28			
				Słoboda rungurska-Grube	Sopów				48	10	38			
3091 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.165/05	Kolomaer Lokalbahnen	Schotter aus Pos. S—51, a, der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Sopów	Kolomea Bahnhof	**Auflieferung eines Minimalquantums von 80 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	22 Heller	8 Heller	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf den Bezirksausschuß in Kolomea als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	

1	2	3	4		5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3092	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 25.048	Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Güter der Klasse	I	Lajta-Ujfalu	Ebenfurth	**Aufgabe in beliebigen Mengen.**	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Verbandstarif für den Verkehr zwischen den Stationen Lajta-Ujfalu und Ebenfurth	16	11	5	Im Kartierungswege		Diese Frachtbegünstigung hat für Sendungen, welche in der Station Ebenfurth zur Auf- oder Abgabe gelangen, keine Gültigkeit
				II						15	10	5			
			Güter in ganzen und halben Wagenladungen, folgende: **Ammoniakwasser,** Baryt, kohlensaurer, Clor-Calcium, **Dachpappe, Dunggyps, Eisen und Eisenwaren, Eisenbeizen, Eisenerz, Fichtenharz, Fischtran, Gaswasser, Glasballons, Harzleim,** Jutegarne, Jutegarnabfälle, **Jutegewebe, Kreide, getrocknete, Mineralschmieröl, Mineraltheer (Steinkohlentheer), Natron, doppelkohlensaures,** Petroleum, Salzsäure, Säcke, neue, **Säure, wasserfreie, schwefelige, Schirrmacherholz, Schwefelkies, Schwefelkiesabbrände, Schwefelsäure, Seilerwaren,** Soda, Sodalauge, Spodium, **Stärke, Talkstein, Toneisenstein, Treber (Weintreber), Vitriol, grüner, Weinhefe, Weinstein, Weinsteinsäure, Ziegel als Frachtgut**		oder vice versa		Die Frachtgebühr ist für jene Gewichtsmenge zu entrichten, welche für die **betreffende Tarifklasse, bezw. für den betreffenden Artikel im Tarife, Teil I, Abteilung B, festgesetzt ist.** Die Sendungen müssen von einem **mit der Station Latja-Ujfalu durch ein Industriegeleise verbundenen Fabriksetablissement aufgegeben und nach österreichischen oder ausländischen Stationen** über Ebenfurth hinaus bestimmt sein, **bezw. in letzteren Stationen für die vorerwähnten Etablissements nach Lajta-Ujfalu zur Aufgabe gelangen.**			10	6	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3093 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 20.408/05		Eisen und Stahl etc. der Pos. E—6 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Pilsen-Skodawerke	Prag (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch den Absender, Abladen durch den Empfänger. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Österr. Nordwestbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse einer Dienststelle der genannten Bahnverwaltung zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 70·6	Heller 42 *)	Heller 28·6	Im Kartierungswege		*) In diesem Frachtsatze ist der Frachtzuschlag von 0·6 Heller pro 100 kg für die Strecke Pilsen—Pilsen-Skodawerke bereits inbegriffen **) Hierdurch wird der im V.-B. Nr. 142 vom 12. Dezember 1905 unter fortlaufender Nummer 2571 für Eisen und Stahl etc. der Pos. E—6 der Güterklassifikation in der Stationsverbindung von Zöptau nach Wichstadtl-Lichtenau verlautbarte Frachtsatz von 30 Heller pro 100 kg unterboten und somit gegenstandslos
				Zöptau	Wichstadtl-Lichtenau				44	26 **)	18			
3094 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 4214/04	kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	Getreide und leer zurück- oder zur Füllung gehende, gebrauchte Getreidesäcke	Lagerhaus S. & W. Hoffmann Wien D.U.B.	Lindau und Lindau Rangierbahnhof	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil III, Heft 1, des Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898	Bezügliche Frachtsätze bestehen derzeit nicht	254 Heller		Im Kartierungswege		
3095 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.217/05	beteiligten Verwaltungen	Erdwachs, roh, unverpackt	Nadworna	Eger transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach Ebersdorf bei Coburg lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfg. 418		Im Kartierungswege		
				Stanislau						409				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3096 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.592/05	beteiligten Verwaltungen	Lithopone der Pos. F—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Salzburg k.k.St.B.	Lemberg Aussig A.T.E.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 784 Heller ad b) 726 „ ad a) 336 Heller ad b) 310 „		Im Kartierungswege		
3097 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 46.438/05		Buchenstangenholz bis zu 6 m lang aus der Pos. H—17 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Frysztak, Hnizdyczów-Kochawina, Komańcza, Lisko-Łukawica, Łupków, Mokre, Niżankowice, Olszanica, Przemyśl, Ustrzyki, Wiśniowa und Żydaczów	Chmielów, Nadbrzezie, Nisko, Rozwadów, Rudnik, Tarnobrzeg und Zbydniów	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1906	Lokalgütertarif	Spezialtarif 2	Ausnahmetarif 1	Verschieden	Im Kartierungswege		
3098 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 2744/05	Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf	Kohlen, mineralische, und Kokes der Pos. K—29 der Güterklassifikation	Zöptau	Reitenhau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle, bezw. für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Kokes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	260 Heller pro Tonne	200 Heller pro Tonne	60 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3099 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Chilisalpeter, Chlorkalium, Chromerz, Flußspat, Glaubersalz, Kaliumchlorat, Knochenasche, Manganerz, Phosphate, Rohschwefel, Salpeter, Salz, Schwefelkies, Schwefelkiesabbrände, Schwerspat und Zölestin	Aussig Elbe	Aussig (chemische Fabrik [Fabrikshof])	Zahlung der Fracht nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Ausladung dieser Güter an der Elbe aus den Schiffen hat so zu erfolgen, daß der übrige Güterverkehr in Aussig-Landungsplatz in keiner Weise behindert wird und die zur Verfügung stehenden Hilfsmittel, wie Kran etc. voll ausgenützt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	10·4 Kronen für 10.000 kg	8·0 Kronen für 10.000 kg	2·4 Kronen für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und Bestätigungen über die gezahlten Umschlagsgebühren, beide Dokumente bis spätestens Ende März 1907 vorzulegen	Die Umschlagsgebühr wird im Rückvergütungswege von 3·5 Pfg. auf 3 Pfg. für 100 kg herabgesetzt. Für das Wiegen dieser Sendungen an der Elbe sind 2 Heller für 100 kg zu zahlen
3100 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Ausschüttungsmaterial (gewöhnliche Erde)	Aussig (chemische Fabrik [Fabrikshof])	Türmitz (Elisabeth-Schacht) Schönfeld (Albert-Schacht)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt der Partei. Zur Verladung sind Wagen, die beladen der chemischen Fabrik beigestellt werden, zu verwenden, deren Aus- und Beladung innerhalb der Zeit zwischen Beistellung und Abholung beendet sein muß	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Es besteht kein direkter Frachtsatz	5 Heller		Im Kartierungswege		Die Sendungen müssen zur Verschüttung des Abbaues beim Elisabeth-Schachte in Türmitz und beim Albert-Schachte in Schönfeld bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3101	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Rohzucker als Frachtgut	Auperschin	Aussig A.-T.-E. für Sendungen an die an den Elbeumschlagsplätzen Aussig und Schönpriesen gelegenen Zuckerraffinerien	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. 90 Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses mit Schiff oder Bahn nach einem außerösterreichischen Platz verfrachtet werden. Die Frachtbriefauslösung und der Bezug hat bei den Schönpriesener Sendungen in Schönpriesen, bei den Nestomitzer Sendungen in Nestomitz (Zuckerfabrik) zu erfolgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903, bezw. direkte Tarife	19	15	4	Im Rückvergütungswege	Originalfrachtbriefe auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautend und Schiffskonnossements, bezw. Duplikat-Frachtbriefe über den Versand des Raffinadezuckers, welche spätestens bis Ende März 1907 konsigniert vorzulegen sind	Insofern die Aussig-Teplitzer Eisenbahn aus direkten Frachtsätzen niedrigere Anteile bezieht, als die in Rubrik 9 enthaltenen Sätze betragen, so verringert sich in demselben Verhältnisse auch der in Rubrik 11 angeführte Nachlaß
				Bilin Übergang					27	24	3			
				Brüx Ort und Übergang					34	29	5			
				Dux					25	19	6			
				Komotau Übergang					46	35	11			
				Türmitz					13	11	2			
				Udwitz-Görkau					43	32	11			
				Wurzmes Übergang					40	32	8			
3102	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	a) Eilgüter b) Stückgüter c) Wagenladungsgüter	Reichstadt	Böhm. Leipa Übergang	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Böhmischen Nordbahn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Verschieden	a) 16·4 Heller b) 7·2 " c) 6·4 "	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Niemes (Stadt)						a) 22·0 Heller b) 10·0 " c) 8·5 "				
				Dobern						a) 14·8 Heller b) 6·4 " c) 5·8 "				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3103 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Pflastersteine	Niemes (Stadt)	Böhm. Leipa (A.T.E.)	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen zu Pflasterungszwecken in Böhm. Leipa bestimmt und an die Stadtgemeinde Böhm. Leipa als Empfängerin adressiert sein. Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, nebst Anhang	14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche auf die Stadtgemeinde Böhm. Leipa als Empfängerin lauten müssen und konsigniert bis spätestens Ende März 1907 einzubringen sind	
3104 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien, Kessel, Maschinen und sonstige Einrichtungsgegenstände	Der Nordböhmischen Kohlenwerks-Gesellschaft in Brüx wurde für Baumaterialien, Kessel, Maschinen und sonstige Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue einer neuen Schachtanlage bei Maltheuern nächst Brüx bestimmt sind, die im Ausnahmetarife III des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1903 festgesetzte Frachtbegünstigung mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 Kilometern auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen										
3105 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände	Der Firma Josef Hesse in Ullersdorf wurde für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zum Neubau der Vigogne-Spinnerei in Ullersdorf bestimmt sind, die im Ausnahmetarife III des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1903 festgesetzte Frachtbegünstigung mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 Kilometern auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3106	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Zinkweiß der Pos. F—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, vom 1. Juli 1905	Settenz	Aussig A.T.E. Übergang	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) für mindestens 5000 kg, b) für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	a) 25 Heller b) 23 Heller	a) 21 Heller b) 16 Heller	a) 4 Heller b) 7 Heller	Im Kartierungswege		Die ermäßigten Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche mit direkten Frachtbriefen zum Exporte nach Rußland bestimmt sind
3107	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, wird im lokalen und direkten Kohlenverkehre nach der Station Böhm. Leipa A.T.E. das Wagenstandsgeld bei der Abgabe mit nur 20 Heller pro Wagen und Stunde berechnet. Als geringste Gebühr gelangen 40 Heller zur Einhebung.											
3108	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen			Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen, für welche der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in dem von ihr zu bestimmenden Bedarfsfalle Wagen der k. k. österr. Staatsbahnen mit 24 stündiger Mietfreiheit beizustellen sind, müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sind und oberhalb der Adresse die Überschrift tragen: „Regiesendung der k. k. österr. Staatsbahnen"	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Kronen für 1000 kg			Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Türmitz	Dux Übergang (bis Ladowitz)				1·80	1·50	0·30			
				Franz Josef-Stollen	Bilin Übergang				1·02	0·72	0·30			
				Schwaz-Kuttowitz	Bilin Übergang				0·96	0·66	0·30			
				Maria Ratschitz	Brüx (A.T.E.) Übergang				1·00	0·72	0·28			
				Paredl	Brüx (A.T.E.) Übergang				0·96	0·60	0·36			
				Triebschitz	Brüx (A.T.E.) Übergang				0·96	0·60	0·36			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3109 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle zu Regiezwecken der österr. Nordwestbahn		Aussig A.T.E. Übergang	Auflieferung eines Jahresquantums von mindestens 40.000 t. Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der österr. Nordwestbahn adressiert sind und oberhalb der Adresse die Überschrift tragen: „Regiesendung der k. k. priv. österr. Nordwestbahn".	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Kronen für 1000 kg			Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					1·92	1·54	0·38			
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.					2·04	1·78	0·26			
				Dux und Ladowitz					1·76	1·44	0·32			
				Franz Josef-Stollen					1·60	1·32	0·28			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·88	0·26			
				Karbitz					1·08	0·98	0·10			
				Maria-Ratschitz					1·92	1·52	0·40			
				Mariaschein					1·22	1·06	0·16			
				Paredl					2·02	1·76	0·26			
				Schallan					1·60	1·32	0·28			
				Schönfeld					1·—	0·96	0·04			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·44	0·32			
				Settenz					1·52	1·26	0·26			
				Teplitz					1·44	1·18	0·26			
				Triebschitz					2·10	1·84	0·26			
				Türmitz					0·96	0·92	0·04			
				Ullersdorf					1·60	1·32	0·28			
3110 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle		Aussig A.T.E.	Auflieferung von 125.000 t.*) Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr gültigen allgemeinen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen eines in direkter Schienenverbindung mit der Station Aussig (A.T.E.) stehenden Etablissements als Empfänger lautend, entweder vierteljährig oder spätestens bis Ende März 1907 bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn werden in das Garantiequantum mit eingerechnet. In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					1·92	1·76	0·16			
				Brüx A.T.E. u. k.k.St.B.					2·04	1·88	0·16			
				Dux und Ladowitz					1·76	1·68	0·08			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·98	0·16			
				Maria-Ratschitz					1·92	1·76	0·16			
				Paredl					2·02	1·86	0·16			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·68	0·08			
				Triebschitz					2·10	1·94	0·16			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3111 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle	Schallan	Schwaz-Kuttowitz	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Schwaz-Kuttowitz in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	Kronen für 1000 kg: 1·62	1·42	0·20	Im Kartierungswege		
					Settenz				1·90	1·42	0·48			
3112 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Franz Josef-Stollen	Bubna St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen für ein mit der Station Bubna St.E.G. durch Schleppbahn verbundenes Etablissement bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg: 542	455	87	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter Duplikat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der reklamierenden Firma als Versenderin lauten müssen, einen Refaktienstempel nicht tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1907 bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren vom Schachte bis in die Stationen Franz Josef-Stollen und Schwaz-Kuttowitz, sowie von Bubna St.E.G. bis zu dem betreffenden Etablissement nicht enthalten. Diese Gebühren werden besonders erhoben
				Schwaz-Kuttowitz					550	455	95			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3113 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Österr. Nordwestbahn	Braunkohle	Franz Josef-Stollen	Zawratetz-Tremoschnitz Č.Z.M.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903, bezw. Anhang zu den Tarifen für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Jänner 1906	Heller für 1000 kg: 844	688	156	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, die einen Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen und konsigniert längstens bis Ende März 1907 bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Schwaz-Kuttowitz					852	696	156			
3114 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Melnik Ö.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen an eine mit der Station Melnik in Schienenverbindung stehende Zuckerfabrik adressiert sein, dahin zugeschoben und daselbst verbraucht werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg: 514	394	120	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					526	406	120			
				Dux und Ladowitz					506	386	120			
				Franz Josef-Stollen					490	370	120			
				Holtschitz-Seestadtl					536	416	120			
				Karbitz					438	318	120			
				Maria-Ratschitz					514	394	120			
				Mariaschein					452	332	120			
				Paredl					524	404	120			
				Schallan					469	349	120			
				Schönfeld					430	310	120			
				Schwaz-Kuttowitz					506	386	120			
				Settenz					482	362	120			
				Teplitz					474	354	120			
				Triebschitz					532	412	120			
				Türmitz					426	306	120			
				Ullersdorf					490	370	120			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3115	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Zieditz B.E.B.	Lieben Ö.N.W.B.	Aufrechthaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, bei Kohle mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei Koks mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906		Heller für 1000 kg					
										Ein direkter Frachtsatz besteht nicht	852		Im Kartierungswege		
									Lokaltarife der beteiligten Bahnen	852	836	16	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel, konsigniert spätestens bis Ende März 1907 bei der Abgabsbahn	Die Sendungen müssen frachtbriefmäßig für ein mit der Station Lieben Ö.N.W.B. durch ein Industriegeleise verbundenes Etablissement bestimmt sein
3116	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle		Libschitz St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Heller für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel. Diese Dokumente sind entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1907 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
					Bilin k.k.St.B.					558	528	30			
					Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					570	540	30			
					Dux und Ladowitz					550	520	30			
					Maria-Ratschitz					558	528	30			
					Paredl					568	538	30			
					Schwaz-Kuttowitz					550	520	30			
					Teplitz					526	520	6			
					Triebschitz					576	546	30			
					Ullersdorf					542	520	22			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3117 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Koks	Bodenbach St.E.G.	Settenz A.T.E.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	286 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
3118 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Ober-Georgenthal k.k.St.B.	Vysočan (B.N.B. und Ö.N.W.B.)	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande, bezw. Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	570 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Eisenberg k.k.St.B.						570 Heller für 1000 kg				
3119 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	den in dem angeführten Tarife enthaltenen Braunkohlen-Versandstationen der A.T.E. und k.k.St.B.	Steinschönau B.N.B.	Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Verschieden	Die in dem vorbezeichneten Tarife und in den zugehörigen Nachträgen für Steinschönau B.N.B. enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um K 4·— für 10.000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3120 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Seidowitz k.k.St.B.	Schönpriesen St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	386 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten
3121 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Österr. Nordwestbahn	Koks	Leitmeritz Ö.N.W.B.	Teplitz A.T.E. über Aussig	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Besteht keiner	324 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		
				Leitmeritz A.T.E.	Teplitz A.T.E. über Schima-Settenz			Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. Jänner 1903	372 Heller für 1000 kg	324 Heller für 1000 kg	48 Heller für 1000 kg			
3122 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen (laut nebenstehender Tabelle)	Stationen der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen befindlichen Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde (laut nebenstehender Tabelle)	Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	a) Siehe nebenstehende Tabelle	b) Siehe nebenstehende Tabelle	c) Siehe nebenstehende Tabelle	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Kronen für 10.000 Kilogramm

Nach	Brüx			Dux			Franz Josef-Stollen			Holtschitz-Seestadtl			Karbitz			Komotau			Maria-Ratschitz			Mariaschein			Paredl		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Gärten	63	61·4	1·6	63	59·4	3·6	63	57·4	5·6	63	62	1	63	55	8	—	—	—	63	60	3	63	55	8	63	61·2	1·8
Nieder-Ehrenberg	66	63·0	3·0	66	63·0	3·0	66	63·0	3·0	66	63	3	66	63	3	66	63	3	66	63	3	66	63	3	66	63·0	3·0
Nixdorf-Mitte	67	61·4	5·6	67	59·4	7·6	67	57·4	9·6	67	62	5	67	55	12	—	—	—	67	60	7	67	55	12	67	61·2	5·8
Ober-Nixdorf	68	61·4	6·6	68	59·4	8·6	68	57·4	10·6	68	62	6	68	55	13	68	67	1	68	60	8	68	55	13	68	61·2	6·8
Zeidler	66	61·4	4·6	66	59·4	6·6	66	57·4	8·6	66	62	4	66	55	11	—	—	—	66	60	6	66	55	11	66	61·2	4·8

Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Kronen für 10.000 Kilogramm

Nach	Schallan			Schönfeld			Schwaz-Kuttowitz			Settenz			Teplitz			Triebschitz			Türmitz			Ullersdorf		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Gärten	63	57·4	5·6	63	55	8	63	59·4	3·6	63	57	6	63	56·4	6·6	63	61·6	1·4	63	55	8	63	57·4	5·6
Nieder-Ehrenberg	66	63·0	3·0	66	63	3	66	63·0	3·0	66	63	3	66	63·0	3·0	66	63·0	3·0	66	63	3	66	63·0	3·0
Nixdorf-Mitte	67	57·4	9·6	67	55	12	67	59·4	7·6	67	57	10	67	56·4	10·6	67	61·6	5·4	67	55	12	67	57·4	9·6
Ober-Nixdorf	68	57·4	10·6	68	55	13	68	59·4	8·6	68	57	11	68	56·4	11·6	68	61·6	6·4	68	55	13	68	57·4	10·6
Zeidler	66	57·4	8·6	66	55	11	66	59·4	6·6	66	57	9	66	56·4	9·6	66	61·6	4·4	66	55	11	66	57·4	8·6

Von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen

Kronen für 10.000 Kilogramm

Nach	Bilin			Bruch			Brüx			Dux-Liptitz			Eisenberg			Komotau			Kosten			Ladowitz			Ober-Georgenthal		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Gärten	63	61	2	63	60	3	63	61·4	1·6	63	60	3	—	—	—	—	—	—	63	57	6	63	59·4	3·6	63	61·4	1·6
Nieder-Ehrenberg	66	63	3	66	63	3	66	63·0	3·0	66	63	3	66	63	3	66	63	3	66	63	3	66	63·0	3·0	66	63·0	3·0
Nixdorf-Mitte	67	61	6	67	60	7	67	61·4	5·6	67	60	7	67	66	1	—	—	—	67	57	10	67	59·4	7·6	67	61·4	5·6
Ober-Nixdorf	68	61	7	68	60	8	68	61·4	6·6	68	60	8	68	66	2	68	67	1	68	57	11	68	59·4	8·6	68	61·4	6·6
Zeidler	66	61	5	66	60	6	66	61·4	4·6	66	60	6	—	—	—	—	—	—	66	57	9	66	59·4	6·6	66	61·4	4·6

Von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen

Kronen für 10.000 Kilogramm

Nach	Oberleutensdorf			Ossegg und Ossegg II			Ossegg-Riesenberg			Rosenthal-Graupen			Seidowitz			Teplitz-Waldthor			Trupschitz			Wiesa-Oberleutensdorf		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Gärten	63	61·4	1·6	63	60	3	—	—	—	63	55	8	—	—	—	63	57	6	—	—	—	63	61·4	1·6
Nieder-Ehrenberg	66	63·0	3·0	66	63	3	66	63	3	66	63	3	66	63	3	66	63	3	66	63	3	66	63·0	3·0
Nixdorf-Mitte	67	61·4	5·6	67	60	7	67	63	4	67	55	12	67	66	1	67	57	10	—	—	—	67	61·4	5·6
Ober-Nixdorf	68	61·4	6·6	68	60	8	68	63	5	68	55	13	68	66	2	68	57	11	68	67	1	68	61·4	6·6
Zeidler	66	61·4	4·6	66	60	6	66	63	3	66	55	11	—	—	—	66	57	9	—	—	—	66	61·4	4·6

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3123 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Kohlensendungen müssen zum Verbrauche beim Baue ad 1. und 2. des Moldau-Lateralkanales von Vraňan nach Hořin und ad 3. bei den Kanalisierungsarbeiten bei Unterbeřkowitz bestimmt sein, und ist diese Bestimmung durch eine Bemerkung unterhalb der Frachtbriefadresse zum Ausdruck zu bringen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903		a) Frachtsatz b) zugestandener Frachtsatz c) Nachlaß		Im Rückvergütungswege	Originalfrachtbriefe, welche auf die betreffende Bauunternehmung als Empfängerin lauten müssen und bis Ende März 1907 mit einer Konsignation bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

Von	Nach								
	1. Jenschowitz St.E.G.			2. Lužec St.E.G.			3. Unterbeřkowitz St.E.G.		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Heller für 1000 kg								
Bilin k.k.St.B.	558	460	98	666	520	146	552	460	92
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	570	460	110	678	520	158	564	460	104
Dux und Ladowitz	550	460	90	650	520	130	536	460	76
Franz Josef-Stollen	542	460	82	634	520	114	520	460	60
Holtschitz-Seestadtl	580	480	100	688	540	148	574	480	94
Karbitz	490	460	30	582	520	62	468	460	8
Maria-Ratschitz	558	460	98	666	520	146	552	460	92
Mariaschein	504	460	44	596	520	76	482	460	22
Paredl	568	460	108	676	520	156	562	460	102
Schallan	491	432	59	574	492	82	466	432	34
Schönfeld	482	460	22	574	520	54	—	—	—
Schwaz-Kuttowitz	550	460	90	650	520	130	536	460	76
Settenz	534	460	74	626	520	106	512	460	52
Teplitz	526	460	66	618	520	98	504	460	44
Triebschitz	576	480	96	684	540	144	570	480	90
Türmitz	478	460	18	570	520	50	—	—	—
Ullersdorf	542	460	82	634	520	114	520	460	60

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3124	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Koks	Böhm. Leipa (A.T.E. und B.N.B.)	Mariaschein A.T.E.	Zahlung der Fracht nach dem faktischen Gewichte, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für 1000 kg 522		Im Kartierungswege		
					Komotau A.T.E. und k.k.St.B.					610				
3125	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Daßnitz-Maria Kulm B.E.B.	Aussig Elbe	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen der angeführten Tarife. Die Sendungen unterliegen dem Frankaturzwange und müssen zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für 1000 kg 668		Im Kartierungswege		
				Zieditz B.E.B.						652				
				Daßnitz-Maria Kulm B.E.B.					668	535	133	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe über den Bahntransport von Daßnitz-Maria Kulm, bezw. Zieditz nach Aussig-Landungsplatz, sowie der Schiffsladescheine über den Weitertransport auf der Elbe	
				Zieditz B.E.B.					652	535	117			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3126	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bruch Dux-Liptitz Eisenberg Kosten Ober-Georgenthal Oberleutensdorf Ossegg und Ossegg II Ossegg-Riesenberg Rosenthal-Graupen Seidowitz Teplitz-Waldthor Wiesa-Oberleutensdorf	Swětla Ö.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für 1000 kg 1034 1034 1064 1034 1034 1034 1034 1034 1064 1044 1034 1034		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				a) Brüx A.T.E. b) Dux	Stationen der im Betriebe der k.k.St.B. befindlichen Lokalbahn Swetla-Ledeč-Kácow: Chabeřitz Hammerstadt Horka Křenowitz Ledeč Podhradem Swětla Zruč					a) 920 1000 970 1020 1070 1040 948 950	b) 940 1020 990 1040 1060 1060 914 970			
3127	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Böhm. Nordbahn	Braunkohle zu Regiezwecken der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Bodenbach transit	Reichenberg A.T.E. transit	Einhaltung der Bestimmungen der betreffenden Tarife. Frachtzahlung für das faktische Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn adressiert sind und oberhalb der Adresse die Überschrift tragen. „Regiesendung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn"	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	35 Kronen für 10.000 kg		Im Kartierungswege		
				über Böhm. Leipa A.T.E.										

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3128 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	**beteiligten Verwaltungen**	**Kaumazit**	**Siehe untenstehende Tabelle**		**Einhaltung der Bestimmungen der bezüglichen Tarife. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarife**	**Direkte Frachtsätze bestehen nicht**	**Siehe untenstehende Tabelle**		**Im Kartierungswege**		

Von	Nach: Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Böhm.-Leipa	Dux	Komotau	Leitmeritz	Reichenberg	Teplitz	Buschtěhrader Eisenbahn: Eger	Böhmischen Nordbahn: Böhm.-Kamnitz	Böhm.-Leipa	Georgswalde-Ebersbach	Grund-Georgenthal	Haida	Jungbunzlau	Niedergrund	Nixdorf	Rumburg	Schluckenau	Schönlinde
	Heller für 1000 Kilogramm																	
Schönpriesen St.E.G. . .	418	236	280	276	552	204	732	366	418	498	570	510	660	570	390	550	538	550

Von	Nach: Böhmischen Nordbahn: Steinschönau	Turnau	Vysočan	Warnsdorf	Weißwasser	Zwickau i. B.	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Mochow	Sächsischen Staatsbahnen: Altwarnsdorf	Reichenberg	Österr. Nordwestbahn: Arnau	Hohenelbe	Lieben	Trautenau	Wysočan	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Böhm.-Skalitz	Eisenbrod	Friedland i. B.	Königgrätz
	Heller für 1000 Kilogramm																	
Schönpriesen St.E.G. . .	606	600	500	516	510	637	640	516	552	809	808	500	848	500	854	700	810	814

Von	Nach: Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Königinhof	Reichenau b. Gablonz	Reichenberg	Rothkosteletz	k. k. österr. Staatsbahnen: Gablonz a. N.	Gablonz-Brandl	Holoubkau	Hořowitz	Königshof	Maffersdorf	Maffersdorf-Fabrik	Mauth	Morchenstern	Pilsen	Proschwitz	Rokitzan	Teplitz-Waldthor	Zbirow
	Heller für 1000 Kilogramm																	
Schönpriesen St E.G. . .	838	752	552	860	780	750	800	770	664	650	630	780	852	614	700	780	386	780

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
										pro 100 kg				
									Heller für 1000 kg					
3129	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der Lokalbahn Melnik-Mšeno (im Betriebe der Ö.N.W.B.)	Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	Melnik Ö.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen, für welche der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in dem von ihr zu bestimmenden Bedarfsfalle Wagen der k. k. österr. Staatsbahnen mit 24stündiger Mietfreiheit beizustellen sind, müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der Lokalbahn Melnik-Mšeno, bezw. Sudoměř-Skalsko-Altpaka adressiert sind, und oberhalb der Adresse die Überschrift tragen: „Regiesendung der Lokalbahn Melnik-Mšeno“, bezw. „Regiesendung der Lokalbahn Sudoměř-Skalsko-Altpaka“	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	526	406	120	Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
			Sudoměř-Skalsko-Altpaka (im Betriebe der k.k.St.B.)	Bodenbach Übergang	Jungbunzlau B.N.B.			Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Verschieden	261	–			
				Brüx A.T.E und k.k.St.B.	Jungbunzlau B.N.B				720	391	329			
3130	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Böhm. Nordbahn	Braunkohle zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen, für die Lokalbahnen: a) Jičín-Turnau und b) Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde	Bodenbach Übergang	a) Turnau B.N.B. b) Schönlinde B.N.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sind und oberhalb der Adresse die Überschrift tragen: „Regiesendung der k. k. österr. Staatsbahnen“	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Bodenbach vom 1. Jänner 1902	Verschieden	a) 300 } b) 280 } Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		pro 100 kg						
									Heller für 1000 kg								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
3131	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	a) Bubna St.E.G. b) Bubentsch St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	558	558	500	500	58	58	Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe, die einen Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen und entsprechend konsigniert bis spätestens Ende März 1907 bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
					Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					570	570	524	524	46	46			
					Dux und Ladowitz					550	550	494	494	56	56			
					Franz Josef-Stollen					542	542	484	484	58	58			
					Holtschitz-Seestadtl					580	580	540	540	40	40			
					Karbitz					490	490	480	480	10	10			
					Maria-Ratschitz					558	558	513	513	45	45			
					Mariaschein					504	504	480	480	24	24			
					Paredl					568	568	517	517	51	51			
					Schallan					508	507	480	480	28	27			
					Schönfeld					482	482	480	480	2	2			
					Schwaz-Kuttowitz					550	550	492	492	58	58			
					Settenz					534	534	480	480	54	54			
					Teplitz					526	526	480	480	46	46			
					Triebschitz					576	576	534	534	42	42			
					Ullersdorf					542	542	484	481	58	58			
3132										Heller für 1000 kg								
	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Blansko St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	1156		1096		60		Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel, welche entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1907 bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
					Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					1168		1108		60				
					Dux und Ladowitz					1148		1088		60				
					Franz Josef-Stollen					1140		1080		60				
					Holtschitz-Seestadtl					1178		1118		60				
					Karbitz					1088		1028		60				
					Maria-Ratschitz					1156		1096		60				
					Mariaschein					1102		1042		60				
					Paredl					1166		1106		60				
					Schallan					1111		1053		58				
					Schönfeld					1080		1020		60				
					Schwaz-Kuttowitz					1148		1088		60				
					Settenz					1132		1072		60				
					Teplitz					1124		1064		60				
					Triebschitz					1174		1114		60				
					Türmitz					1076		1016		60				
					Ullersdorf					1140		1080		60				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3133 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Österreichischen Nordwestbahn	Braunkohle zu Regiezwecken der Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)	Mähr.-Budwitz	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen, für welche der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in dem von ihr zu bestimmenden Bedarfsfalle Wagen der k. k. österr. Staatsbahnen mit 24stündiger Mietfreiheit beizustellen sind, müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz adressiert sind und oberhalb der Adresse die Überschrift tragen: „Regiesendung der Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz"	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis **Ende Dezember 1906**	Tarif, Teil II, Heft 1, für den böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903	948 Heller für 1000 kg	790 Heller für 1000 kg	158 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten
3134 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 1274/04	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Körös oder umgekehrt	Bludenz Bregenz Buchs (Rheintal) Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hohenems Lauterach Nendeln Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach Straßenhaus — Hard-Fussach Lustenau St. Margrethen — Lochau — Lindau und Lindau-Rangierbahnhof	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil III, Heft 2, des Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. August 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	316 Heller — 321 Heller — 319 Heller — 321 Heller		Im Kartierungswege		Die Station Körös rangiert in die Gruppe W 1 der Reexpeditionstabelle. Bei Reexpedition der Sendungen in den Lagerhäusern der Nagy-Kanizsaer Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Nagy-Kanizsa wird für die Doppelbefahrung der Strecke Mura-Keresztúr—Nagy-Kanizsa eine Gebühr von 4 Heller pro 100 kg berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3135	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.834/05		Petroleum, roh (ungereinigt, auch nicht destilliert)	Borysław	Olszanica	Bei frachtgutmäßiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis der Weiterbeförderung eines im Vergleiche zu der zu bonifizierenden Transportmenge mindestens ebenso großen Quantums Rohpetroleum ab Olszanica nach den in den Tarifen für den Petroleumverkehr, Teil II, Heft 1 und Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1905, enthaltenen Empfangsstationen. Dieser Nachweis gilt jedoch nur in dem Falle als erbracht, wenn Frachtdokumente über solche Rohölsendungen vorgelegt werden, deren Weiterbeförderung ab Olszanica, dem Bezuge des zu bonifizierenden Rohpetroleums nach Olszanica zeitlich nachfolgte. Hierbei können Frachtdokumente auch über solche Rohöltransporte benützt werden, welche in den Monaten Jänner und Februar 1907 ab Olszanica zur Weiterbeförderung gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, Abschnitt A	55 Heller	26 Heller	29 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohöles von Borysław und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Duplikat-Frachtbriefe über den Weiterversand desselben ab Olszanica. Diese Dokumente müssen längstens bis Ende März 1907 bei der **k. k.** Staatsbahn-Direktion Wien erliegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3136 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.834/05	Bukowinaer Lokalbahnen	Petroleum, roh (ungereinigt, auch nicht destilliert), in Fässern oder Zisternenwagen	Watra-Moldawitza	Hatna	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, Abschnitt B	Bestehen keine direkten Frachtsätze	51 Heller		Im Kartierungswege		
3137 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.834/05	Kolomeaer Lokalbahnen	Petroleum, roh (ungereinigt auch nicht destilliert), in Fässern oder Zisternenwagen	Boryslaw	Peczenizyn-Szczepanowski	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	92 Heller	84 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		
3138 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.834/05	Kolomeaer Lokalbahnen	Öle, mineralische, der Pos. 0—4 der Güterklassifikation	Peczenizyn-Szczepanowski	Stationen der im Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes III c laut Gebührenberechnungstabelle im Tarifabschnitte A für die Gesamtentfernung von der Aufgabsstation Peczenizyn bis zur Bestimmungsstation	Verschieden	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3139 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 25.106/05	beteiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—2 b) der am 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation			Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller			
				Laakirchen	Wien St.E.G. transit				139	135	4	Im Kartierungswege		Aufgabe mit direkten Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Stationen oder Stationen im Zollauslande
				Vöcklabruck	Wien St.E.G. transit				143	135	8	Im Kartierungswege		
				Laakirchen	Wien-Praterkai*)				136	132	4	Im Rückvergütungswege	Gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirkende gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach dem angeführten Donau-Umschlagsplatze und der den Weiterversand per Wasser nachweisenden Dokumente, welche bei der genannten Staatsbahn-Direktion längstens bis Ende März 1907 erliegen müssen	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, der Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen.
				Vöcklabruck	Wien-Praterkai*)				136	132	4	Im Rückvergütungswege		

*) Die Güterabfertigungsstelle Wien-Praterkai dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern und findet daselbst weder eine bahnseitige Loko-Auf-, noch eine bahnseitige Loko-Abgabe von Gütern statt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3140	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.867	beteiligten Verwaltungen	Getreide aller Art als Frachtgut	Csorna	Ebenfurth-Mühle	**Bei Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 11.000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen Lajta-Ujfalu einerseits und Ebenfurth anderseits, bezw. die bestehenden Verbandstarife	64	50	14	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Partei als Adressatin lautenden Original-Frachtbriefe, welche spätestens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Betriebsdirektion der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn zu bewirken ist	Diese Begünstigung, welche nur zu Lasten der ungarischen Strecken fällt, hat für Sendungen, welche in Stationen der Linie Györ (exkl.)—Bruck-Kiralyhida der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen zur Aufgabe gelangen, keine Gültigkeit. Zu den Frachtsätzen für Györ m. á. v. (R.Ö.E.E. transit) sind die zugunsten der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen etwa entfallenden Gebühren nicht enthalten
				Enese					69	50	19			
				Györ R.Ö.E.E. Station					80	50	30			
				Györ-Raabufer-Verladestelle					80	50	30			
				Györ M.A.V. (R.Ö.E.E. trs.)					84	50	34			
				Sopron R.Ö.E.E. loko					37	32	5			
				Sopron S.B. (R.Ö.E.E. trs.)					41	36	5			
				Boldogasszony					67	57	10			
				Csapod					71	50·9	20·1			
				Kenyeri					82	66·9	15·1			
				Kis-Czell					83	56·9	26·1			
				Moson-Szt. András					77	56·9	20·1			
				Niczk					82	61·9	20·1			
				Pomogy					71	50·9	20·1			
				Répczelak					67	61·9	5·1			
				Répcze-Szemere					77	56·9	20·1			
				Sopron-Iván					71	56·9	14·1			
				Valla					71	56·9	14·1			
				Vönöczk					87	72·9	14·1			
3141	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 27.174/04	beteiligten Verwaltungen	Koks	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Teil IV, vom 1. Jänner 1903	Es besteht derzeit kein direkter Frachtsatz	1650 Heller für 1000 kg		Im Kartierungswege		Außer diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen pro Wagen für den Zuschub der Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg: Heller pro 100 kg, ad 1 Klasse A	ad 2 Aus.-T. III a	ad 2 Aus.-T. III b	ad 2 Aus.-T. III c	ad 3 Garne	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3142	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 26.007/04		1. Güter der Klasse A. 2. Artikel, in den Ausnahmetarif III a, b und c des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen rangierend. 3. Garne der Pos G—3a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Bludenz	Wien Hauptzollamt	**Aufgabe als Frachtgut.** Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarif-Teiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, bezw. Erfüllung der hierfür im Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, festgesetzten Bedingungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Österreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Verschieden	380	543	500	351	328		Im Kartierungswege		Hinsichtlich der Zusammenladung mit anders tarifierenden Gütern gelten die Bestimmungen des Abs. g) im Abschnitte A III des Tarifes, Teil I B der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen mit der Maßgabe, daß hier die Ausnahme, derzufolge bei Zuladung sperriger Güter die Fracht für die ganze Sendung nach Klasse I zu berechnen ist, nicht Platz greift. Insofern sich auf Grund nebenstehender Frachtsätze eine billigere Frachtberechnung ergibt, als nach Maßgabe des Lokaltarifes Teil II, Heft 1, Abschnitt A und C, gelten die Frachtsätze für Bregenz auch für Lauterach und Schwarzach, jene für Dornbirn auch für Hohenems, Götzis und Rankweil und jene für Feldkirch auch für Frastanz Nenzing und Straßenhaus
				Bregenz						397	567	513	366	328				
				Dornbirn						397	567	513	366	328				
				Feldkirch						389	555	511	359	328				
				Lindau (Stadt u. Rangierbhf.)						397	567	513	366	328				
				oder umgekehrt														

V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3143	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** E.-M.-Z. 56.914/05		einen neuen, leeren Zisternenwagen	Oświęcim	Wieliczka	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Der Wagen muß in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 28. Februar 1906	Lokalgütertarif		8 Heller pro Kilometer und Wagen		Im Kartierungswege		
3144	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.595/05	Steyrtalbahn	Stahl aus der Pos. E—6 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	Rosenau	Steyrdorf	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife		a) 61 Heller b) 50 " c) 50 "		Im Kartierungswege		
3145	V.-B. Nr. 148 v. 28. XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 130.903/05		Baumaterialien, Einrichtungs-, bezw. Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Liebstadtl und Alt-Paka S.N.D.V.B.	Vgl. S. 63 des Nachtrages VIII zum Lokaltarife der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1906, Post 110 des Anhanges	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1906	Lokaltarif der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898			Die im Nachtrage VIII, Post 110 des Anhanges, S. 63, gewährte Frachtbegünstigung	Im Kartierungswege		Die fraglichen Transporte müssen zum Baue eines Fabriks-Etablissements der Firma Josef Sykorn in Lomnitz bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3146	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.213/05, bezw. 17.580/01	beteiligten Bahnverwaltungen	Lithoponefarben, nicht in Öl verrieben und nicht metallisiert	Salzburg k.k.St.B.		Aufgabe als Frachtgut mit direkten, nach einer ausländischen Station lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen		Pfennig ad a)	b)	Im Kartierungswege		Seitens des Absenders ist die österr.-ungar. Grenzstation, über welche die Abfertigung stattfinden soll, auf dem Frachtbriefe vorzuschreiben
					Bodenbach					271	128			
					Halbstadt					352	194			
					Liebau					353	178			
					Mittelwalde					346	180			
					Myslowitz					399	189			
					Oderberg					351	168			
					Oświęcim					379	180			
					Seidenberg					321	183			
					Tetschen					271	128			
										Ctms.				
					Itzkany					881	415			
					Predeal					1043	761			
					Verciorova					846	605			
					Zimony					695	483			
3147	V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905 **Böhmischen Nordbahn**	Österr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn; k. k. österr. Staatsbahnen	Tägliche Zeitungspakete bei gepäcksmäßiger Beförderung	Zwischen Stationen der Österr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und der Böhmischen Nordbahn anderseits, ferner zwischen Prag B.N.B. einerseits und Skalsko (Lokalbahn Mšeno–Unter-Cetno), Rovensko (Lokalbahn Jičín-Turnau) und Sobotka (Lokalbahn Sudoměř-Skalsko—Alt-Paka) anderseits		Vorherige schriftliche Anmeldung an die Direktion der Aufgabsbahn behufs Festsetzung der befördernden Züge, sowie des Maximalgewichtes der Pakete; Aufgabe letzterer in gleichmäßiger Verpackung unter deutlicher, bei der Anmeldung bekanntgegebenen Adresse an der Gepäckskassa, mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges. Abnahme vom Zuge ohne vorherige Avisierung. Haftung des Absenders für alle Folgen der Nichteinhaltung der reglementarischen Bestimmungen über postzwangpflichtige, bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter. Versicherung des Interesses an der Lieferung ist ausgeschlossen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife		Tarifmäßige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter		Im Kartierungswege		Bei Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Prozent. Geringste Frachtgebühr bei Beförderung mit Personenzügen 40 Heller, mit Schnellzügen 60 Heller pro Sendung. Überdies werden 10 Heller ärarische Stempelgebühr pro Sendung erhoben

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3148 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zündhölzchenschachteln, hölzerne, leere, roh vorgearbeitete, in Kisten verpackt	Branek		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Aufladens durch den Absender und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach über die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hinaus gelegenen Bestimmungsstationen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
					Marchegg K.F.N.B. transito				184	72	112			
					Wien Nordbahnhof transito				195	75	120			
					Teschen K.F.N.B. transito				85	42	43			
					Ung. Hradisch K.F.N.B. transito				73	38	35			
3149 V.-B. Nr. 148 v. 28./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	a) Petroleum, roh und raffiniert, Blau- und Grünöl, ferner Mineralteer und mineralische Schmieröle; b) Petroleumnaphtha (Benzin aus Petroleum destilliert)		Bodenbach St.E.G. transit und Tetschen Ö.N.W.B. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit direkten Frachtbriefen nach deutschen Stationen befördert werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	Pfg. a) / b)	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Frachtbriefe haben die Routenvorschrift „Bodenbach/Tetschen" zu enthalten
					für Sendungen nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, sowie nach Stationen der Linie Kassel—Nordhausen—Halle a. S.—Falkenberg—Cottbus und nach nördlich davon gelegenen deutschen Stationen									
				Dzieditz						102 / 112				
				Mähr. Ostrau-Oderfurt						92 / 101				
				Oderberg						93 / 102				
				Trzebinia						110 / 121				
					für Sendungen nach dem Auslande					Pfg. a) / b)				
				Dzieditz						135 / 149				
				Mähr. Ostrau-Oderfurt						125 / 138				
				Oderberg						127 / 134				
				Trzebinia						144 / 158				

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Österreich-Ungarn . . 24 Kronen
" das Deutsche Reich . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 149. **Wien, 30. Dezember 1905.** **XVIII. Jahrgang.**

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 4. Jänner 1906 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 21. Dezember 1905,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1906, dann die Verfassung des Zentralrechnungsabschlusses für den Staatshaushalt der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1905.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die direkten Steuern und indirekten Abgaben nach den bestehenden Normen in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1906 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1906 sich ergebenden Auslagen sind nach Erfordernis für Rechnung der gesetzlich für das Jahr 1906 festzustellenden Kredite zu bestreiten.

§ 3.

Für die im Laufe des Jahres 1906 zur Rückzahlung fällig werdenden Kapitalien der allgemeinen Staatsschuld können in Ausführung des § 2 des Gesetzes vom 24. Dezember 1867, R.-G.-Bl. Nr. 3 ex 1868, bezw. des Gesetzes vom 16. Februar 1903, R.-G.-Bl. Nr. 37, Obligationen der durch das Gesetz vom 20. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 66, geschaffenen einheitlichen Rentenschuld, bezw. der durch das Gesetz vom 16. Februar 1903, R-G.-Bl. Nr. 37, an deren Stelle getretenen, mit vier Prozent steuerfrei verzinslichen, auf Kronenwährung lautenden Rentenschuld, und zwar in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher nach Maßgabe des Staatsvoranschlages zur Rückzahlung jener Kapitalien noch erforderlich erscheint.

Demgemäß sind sofort solche Obligationen im Betrage von K 16,399.300 auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

§ 4.

Der Finanzminister wird ermächtigt, im Jahre 1906 Objekte des unbeweglichen Staatseigentums, deren Schätzungswert für jedes einzelne Objekt den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt, bis zum Gesamtwerte von K 600.000 ohne vorausgegangene spezielle Zustimmung des Reichsrates gegen bloße nachträgliche Rechtfertigung zu veräußern. Ebenso ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, im Jahre 1906 die Belastung von Objekten des unbeweglichen Staatseigentums mit Dienstbarkeiten zu gestatten, wenn die Wertverminderung des zu belastenden Objektes oder der Wert des einzuräumenden Rechtes in jedem einzelnen Falle den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt. Der Gesamtwert der in dieser Weise einzuräumenden Dienstbarkeiten darf den Betrag von K 400.000 nicht übersteigen. Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, im Jahre 1906 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum

*) Enthalten in dem am 24. Dezember 1905 ausgegebenen LXXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 196.

Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahngrundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigentumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu erteilen, in welchen der Schätzungswert des einzelnen Verkaufsobjektes den Betrag von K 50.000 übersteigt.

§ 5.

Die Regierung wird ermächtigt, im Jahre 1906 aus den Gebarungsüberschüssen des Jahres 1904 den Betrag von K 1,500.000 zum Zwecke der Ausgestaltung des Telephonnetzes zu verwenden.

§ 6.

Als Grundlage für den gemäß der kaiserl. Verordnung vom 21. November 1866, R-G.-Bl. Nr. 140, zu verfassenden Zentralrechnungsabschluß über den Staatshaushalt der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1905 hat an Stelle des Finanzgesetzes die in dem auf Grund Allerhöchster Entschließung dem Abgeordnetenhause des Reichsrates vorgelegten Entwurfe des Verrechnungsgesetzes für das Jahr 1905 enthaltene Aufstellung der Ausgaben und Einnahmen zu dienen, und sind dementsprechend die auf Grund der kaiserl. Verordnung vom 29. Dezember 1904, R.-G.-Bl. Nr. 163, und des Gesetzes vom 30. Juni 1905, R.-G.-Bl. Nr. 103, bestrittenen Auslagen und realisierten Einnahmen in Rechnung zu stellen.

§ 7.

Jene Beträge, für welche in dem im § 6 erwähnten Verrechnungsgesetz-Entwurfe eine mehr als einjährige Verwendungsdauer verzeichnet ist, können, gemäß der in der Aufstellung enthaltenen Anordnung, insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1905 zur Verwendung gelangen, noch bis Ende des Jahres 1906 verwendet werden, und sind die bezüglichen Auslagen dann für den Dienst des Jahres 1906 zu verrechnen.

§ 8.

Die nachstehend aufgeführten Kredite (Beträge) können noch bis 30. Juni 1906 verwendet werden, und sind diese Kredite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1905 zur Verwendung gelangten, so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1906 bewilligt worden wären.

. . . .

D. Im Etat des Handelsministeriums.

Die in der kaiserl. Verordnung vom 29. Dezember 1903, R.-G.-Bl. Nr. 268, für das Jahr 1903 vorgesehenen und mit dem Gesetze vom 30. Juni 1905, R.-G.-Bl. Nr. 103, bis Ende Dezember 1905 verlängerten Beträge, und zwar:

1. Titel 10, § 2a, zum Bau des Schiffahrtskanales Monfalcone—Porto Rosega (2. Rate) . . . K 71.500
2. Titel 10, § 3, für den Ausbau eines Landungsmolo (Torette) (1. Rate) . . . . K 4.000
3. Titel 10, § 3, für die Verlängerung der Operationsriva (Makarska) (1. Rate) . . . . K 3.000
4. Titel 10, § 3, zur Herstellung einer Ufermauer für die Kohlenverschiffung (Sebenico) (3. Rate) K 6.000

E. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

Der gemäß der §§ 4 und 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 1901, R.-G.-Bl. Nr. 210, für das Jahr 1901 für den Bau der Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów vorgesehene und mit dem Gesetze vom 30. Juni 1905, R.-G.-Bl. Nr. 103, bis Ende Dezember 1905 verlängerte Betrag von . . . . K 714.750

G. Jene Beträge, für welche in der der kaiserl. Verordnung vom 29. Dezember 1904, R.-G.-Bl. Nr. 163, angeschlossenen „Zusammenstellung der Ausgaben und Einnahmen für das Jahr 1904" eine mehr als einjährige Verwendungsdauer verzeichnet ist.

Ferner können auch bis 30. Juni 1906 verwendet werden:

1. Die mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, als Resterfordernis für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist (Post 10), bewilligten Kredite per K 2,102.000 und K 540.000 für das Jahr 1901 und 1902, welche Kredite mit dem Gesetze vom 30. Juni 1905, R.-G.-Bl. Nr. 103, bis Ende Dezember 1905 verlängert wurden.

2. Die mit demselben Gesetze für das Jahr 1903 bewilligten und laut Artikel XI dieses Gesetzes mit der Verwendungsdauer bis Ende Dezember 1905 ausgestatteten Kredite, nämlich:

Post 7. Spalato—Aržano . . . . K 2,000.000

Post 11. Beteiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und Erwerbung der Linie Asch—Roßbach . . . . K 2,800.000

Post 12. Bau zweiter, dritter und vierter Geleise . . . . K 11,474.000

Post 14. Erweiterung von Stationen . . . . K 19,554.000

Post 17. Ergänzungsanlagen am Hochbau . . . . K 2,078.000

Für das Jahr 1906 wird gestattet, daß zwischen den in den Postnummern 11 bis 20 des mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung bewilligten Krediten rücksichtlich der noch nicht aufgebrauchten Restbeträge das Virement stattfinde.

§ 9.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 21. Dezember 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Kosel** m. p.

Gesetz vom 21. Dezember 1905,*) betreffend die Erstreckung der Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 189, über die Unterstützung der Handelsmarine.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Geltungsdauer des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 189, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, wird mit der im folgenden § 2 enthaltenen Abänderung auf die Dauer des mit dem Gesetze vom 25. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 106, genehmigten Schiffahrts- und Postvertrages zwischen der k. k. Staatsverwaltung und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd erstreckt.

§ 2.

Artikel IX des obenzitierten Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 189, hat zu lauten wie folgt:

Die im österreichischen Schiffsregister eingetragenen Seehandelsschiffe sind, vom 1. Jänner 1906 angefangen, auf die Geltungsdauer dieses Gesetzes von der Entrichtung der Erwerbsteuer befreit.

Ferner wird allen während der Geltungsdauer dieses Gesetzes auf inländischen Werften neuerbauten Seehandelsschiffen auf die Dauer von fünf Jahren, vom Tage der Ausfertigung des Registerbriefes des betreffenden Schiffes gerechnet, die Befreiung von der Erwerbsteuer gewährt.

Befinden sich steuerfreie und steuerpflichtige Schiffe im Besitze eines und desselben Unternehmens, so hat die Veranlagung der allgemeinen Erwerbsteuer nach der mittleren Ertragsfähigkeit nur der steuerpflichtigen Schiffe zu erfolgen. Bei Veranlagung der Erwerbsteuer der der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen hingegen ist der aus der Verwendung der steuerfreien Schiffe (nach Abrechnung der auf diese Schiffe entfallenden Quote der gemeinsamen Auslagen) erzielte Reinertrag aus der Besteuerungsgrundlage auszuscheiden; ist jedoch diese unmittelbare Ermittlung des Reinertrages nicht möglich, so ist derselbe aus dem Gesamtreinertrage im Verhältnisse der von den steuerfreien zu den von allen Schiffen zurückgelegten Tonnenmeilen zu berechnen und mit diesem Betrage aus der Besteuerungsgrundlage auszuscheiden.

Verwendet endlich ein Unternehmen ein an sich steuerfreies Schiff gleichzeitig in steuerfreien und steuerpflichtigen Fahrten, so ist bei der Veranlagung der Erwerbsteuer nur auf die steuerpflichtigen Fahrten Bedacht zu nehmen und demgemäß die Erwerbsteuer unter Berücksichtigung aller obwaltenden Verhältnisse nach billigem Ermessen entsprechend niedriger zu veranlagen, als wenn das Unternehmen zur Gänze der Erwerbsteuer zu unterziehen wäre.

§ 3.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit 1. Jänner 1906 in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Handels und der Finanzen beauftragt.

Wien, am 21. Dezember 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Kosel** m. p. **Auersperg** m. p.

Gesetz vom 21. Dezember 1905,**) womit die Regierung ermächtigt wird, die Handels- und Verkehrsbeziehungen mit Italien provisorisch zu regeln.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die Handels- und Verkehrsbeziehungen mit Italien provisorisch für die Zeit vom 1. Jänner 1906, längstens bis zum 28. Februar 1906, im Verordnungswege zu regeln.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Gesamtministerium beauftragt.

Wien, am 21. Dezember 1905.

Franz Joseph m. p.

Gautsch m. p. **Schönaich** m. p. **Kosel** m. p.
Piętak m. p. **Wrba** m. p. **Buquoy** m. p.
Randa m. p. **Bylandt** m. p. **Klein** m. p.
Bienerth m. p. **Auersperg** m. p.

---

*) Enthalten in dem am 24. Dezember 1905 ausgegebenen LXXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 201
**) Enthalten in dem am 24. Dezember 1905 ausgegebenen LXXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 202.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Dezember 1905, Z. 11.809,*) betreffend die Konzessionierung von zwei Fortsetzungslinien der mit elektrischer Kraft betriebenen schmalspurigen Kleinbahnen im Gebiete der Stadt Aussig und deren nächster Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemäßheit der Bestimmungen der Gesetze vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 16. Mai 1905, R.-G.-Bl. Nr. 81, im Einvernehmen mit den beteiligten k. k. Ministerien und dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium der Gemeinde der Stadt Aussig die angesuchte Konzession zum Baue und Betriebe von zwei Fortsetzungslinien der mit elektrischer Kraft betriebenen schmalspurigen Aussiger Kleinbahnen, und zwar:

a) von der Kleischbachbrücke bis in den Ort Pokau und

b) vom Hauptpostamte bis zum Bahnhofe der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Aussig,

unter den im folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten erteilt.

§ 1.

Für die konzessionierten Eisenbahnen genießt die Konzessionärin die im Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angeführten finanziellen Begünstigungen.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d), des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

§ 2.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Bahnlinien, soweit dieselben nicht bereits auf Grund provisorischer Bewilligungen ausgebaut und in Betrieb gesetzt wurden, binnen längstens drei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertigen Bahnen dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen mit dem 6. April 1989 ablaufenden Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Termines hat die Konzessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Konzessionärin wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Konzessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Im übrigen sind die eingangs genannten Fortsetzungslinien als integrierende Bestandteile der den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1899, R.-G.-Bl. Nr. 73, bildenden Kleinbahnlinien im Gebiete der Stadt Aussig und deren nächster Umgebung anzusehen und haben für dieselben die Bestimmungen der §§ 4 bis 17 der vorerwähnten Kundmachung entsprechend Anwendung zu finden.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums:

Wrba m. p.

Konzessionsbedingnisse für zwei Fortsetzungslinien der schmalspurigen Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Aussig und deren nächster Umgebung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die gegenständlichen Fortsetzungslinien des bestehenden, zufolge der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1899, R.-G.-Bl. Nr. 73, konzessionierten Kleinbahnnetzes, und zwar

a) im Anschlusse an die Linie Schulgasse—Kleischa von der Kleischbachbrücke bis in den Ort Pokau;

b) im Anschlusse an die Linie Schulgasse—Kleischa von der Hauptpost bis zum Bahnhofe der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,

sind eingeleisig mit einer Spurweite von 1 m für eine Fahrgeschwindigkeit von 10 km pro Stunde innerhalb der geschlossenen verbauten Stadt- und Ortsgebiete und von 15 km pro Stunde außerhalb derselben herzustellen und auszurüsten.

2. Trasse.

a) Die ca. 1·7 km lange Fortsetzungslinie der Linie Schulgasse—Kleischa beginnt in der Kulmerstraße (früher Pokauerstraße), übersetzt auf der erbreiterten Straßenbrücke in km 0·0/1 den Kleischbach, führt auf der Reichsstraße von Aussig nach Schöbritz, verläßt bei km 1·24 das Gemeindegebiet von Aussig und endet bei der Postitzer Straße in der Gemeinde Pokau.

b) Die ca. 0·8 km lange Zweiglinie Hauptpost—Staatsbahnhof zweigt in der Schulgasse nächst dem Hauptpostgebäude von der Linie Schulgasse—Kleischa ab, kreuzt in der Teplitzerstraße die Linie Prödlitz—Schönpriesen, führt sodann durch die Kleine Wallstraße und die Lindenstraße weiter und endet auf dem Vorplatze des Bahnhofes der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Aussig.

---

*) Enthalten in dem am 23. Dezember 1905 ausgegebenen LXXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 192.

3. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 20 m betragen und wird nur für die Linie Hauptpost—Staatsbahnhof die Anwendung eines Minimalradius von 18 m ausnahmsweise gestattet.

Als größte Bahnneigung wird für die ad a) bezeichnete Linie 52 Promille und für die Linie b) 33 Promille festgesetzt.

4. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Rillenschienen aus Flußstahl von mindestens 35 kg Gewicht pro laufenden Meter unter Anwendung von Spurstangen auszuführen.

5. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens vier Motorwagen mit je zwei Triebwerken anzuschaffen.

6. Schlußbestimmung.

Im übrigen gelten bezüglich des Baues und der Ausrüstung dieser Fortsetzungslinien die einschlägigen Bestimmungen der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 47 vom Jahre 1899 publizierten Konzessionsbedingnisse für die den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1899, R.-G.-Bl. Nr. 73, bildenden Stammlinien der schmalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Aussig und deren nächster Umgebung.

Hinsichtlich der Detailkonstruktion der Bahnanlage sind die betreffenden Genehmigungserlässe des k. k. Eisenbahnministeriums einzuhalten, bezw. sinngemäß zu beachten.

Insofern dieselben für die gegenständlichen Fortsetzungslinien nicht durchwegs anwendbar sein oder aus sonstigen Gründen andere Normalpläne zur Anwendung gelangen sollten, sind die neuen Pläne dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Dezember 1905, Z. 59.055, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Schreiben vom 6. Dezember 1905 hat das eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abteilung, in Bern dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport daselbst die Mitteilung gemacht, daß die Strecke Crassier-gare — Crassier-frontière der Nyon-Crassierbahn am 3. November 1905 dem Verkehre übergeben worden ist. Die Betriebsführung auf dieser Strecke ist wie jene für den übrigen Teil der Linie der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen übertragen, welche gleichzeitig auch den Betrieb auf der französischen Anschlußlinie bis Divonne-les-Bains besorgen.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 11. Dezember 1905 Kenntnis gegeben.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Meran-Mals (Vinschgaubahn). (Variante von km 8·132 bis km 8·880: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung. Baukonsenserteilung.) Die k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg hat auf Grund der mit Eisenbahnministerial-Erlaß vom 1. Juli 1905, Z. 31.497, erteilten Ermächtigung und nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, infolge des anstandslosen Ergebnisses der am 21. August 1905 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Meran vorgelegten Projektes der Variante von km 8·132 bis km 8·880 der im Baue befindlichen Vinschgaubahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums, bei gleichzeitiger Aufhebung der bezüglichen, auf Grund der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung vom 24. Oktober 1903 getroffenen Kommissionsbestimmungen, den Baukonsens ex commissione erteilt. [E.-M.-Z. 45.306.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Ruprechtshofen nach Wieselburg a. d. E. (Ergebnis der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Dezember auf Grund des Ergebnisses der am 2. Oktober durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank in St. Pölten vorgelegten generellen Projektes für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Ruprechtshofen der Zweiglinie Ober-Grafendorf—Ruprechtshofen der Pielachtalbahn nach Wieselburg a. d. E. die Trassenführung der projektierten Bahnlinie nach Maßgabe der Kommissionsanträge für die eventuelle Verfassung des bezüglichen Detailprojektes genehmigt. [E.-M.-Z. 50.905.]

Normalspurige Lokalbahn Krems a. D.-Grein. (Detailprojekt: Varianten von km 3·50 bis km 4·76, km 8·025 bis km 9·298, km 17·336 bis km 18·650, einschließlich der alternativen Anlage der Station Spitz a. D. zwischen km 17·611 und km 18·089, km 18·650 bis km 20·720, km 29·2 bis km 33·657 und km 40·700 bis km 41·692. Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen.) Die von dem behördlich autorisierten Bauingenieur Dr. jur. Rudolf Mayreder vorgelegten Detailprojekte, betreffend die nachstehenden Varianten der projektierten normalspurigen Lokalbahn Krems a. D.-Grein:

a) von km 3·50 bis km 4·76,
b) von km 8·025 bis km 9·298,
c) von km 17·336 bis km 18·650, einschließlich der alternativen Anlage der Station Spitz a. D. zwischen km 17·611 und km 18·089,
d) von km 18·650 bis km 20·720,
e) von km 29·2 bis km 33·657 und
f) von km 40·700 bis km 41·692

wurden vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und prinzipiell genehmigt. Die gegenständlichen Projektsbehelfe wurden an die k. k. Statthalterei in Wien mit der Einladung übermittelt, bezüglich derselben im Sinne der einschlägigen Bestimmung der k. k. Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, und vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung über die feuersicheren Herstellungen durchzuführen.

Anläßlich der politischen Begehung der im Projekte c) vorgesehenen Alternativprojekte für die Station Spitz a. D. werden auch die einschlägigen Stationsfragen, insbesondere die Frage der Sicherstellung der erforderlichen Eisenbahnzufahrtsstraßen kommissionell zu erörtern sein. Die Schlußfassung hierüber hat sich das Eisenbahnministerium vorbehalten. [E.-M.-Z. 56.060.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn von Innsbruck über Seefeld, Scharnitz, Mittenwald, Garmisch-Partenkirchen, Griesen und Lermoos nach Reutte. (Generelles Projekt; Anberaumung der Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums über das von der Bauunternehmung Ingenieur Josef Riehl in Innsbruck vorgelegte generelle Projekt für die auf österreichischem Gebiete gelegenen Teilstrecken einer normalspurigen Lokalbahn von Innsbruck über Seefeld, Scharnitz, Mittenwald, Garmisch-Partenkirchen, Griesen und Lermoos nach Reutte im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Durchführung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission in der Zeit vom 8. bis einschließlich 11. Jänner 1906 anberaumt. [E.-M.-Z. 60.387.]

Schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Stadtgebiete von Troppau. (Kreuzung des Schleppgeleises der Troppauer Zuckerraffinerie-Aktiengesellschaft durch die Zweiglinie Oberring—Katharein.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Dezember das von der Stadtgemeinde Troppau als Konzessionärin der schmalspurigen Kleinbahn im Stadtgebiete von Troppau vorgelegte, zwischen der genannten Stadtgemeinde und der Troppauer Zuckerraffinerie-Aktiengesellschaft abgeschlossene Übereinkommen vom 8. Juli 1905, betreffend die Kreuzung des Schleppgeleises der genannten Aktiengesellschaft durch die Zweiglinie Oberring—Katharein der Troppauer elektrischen Straßenbahnen, sowie auch den Projektsplan für diese Geleisedurchschneidung genehmigt. [E.-M.-Z. 33.421.]

Ausland.

Preußen. (Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. Direktionsbezirk Danzig: Eröffnung der Verbindungsbahnstrecke von Danzig nach der Holminsel.) Am 15. Dezember ist die 10·103 km lange Verbindungsbahnstrecke von Danzig nach der Holminsel dem öffentlichen Betriebe übergeben worden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einstellung der Güteraufnahme.) Die Güteraufnahme an und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Pozsony (Preßburg) und Györ (Raab) ist am 20. Dezember, jene zwischen den Stationen Wien und Budapest am 22. Dezember eingestellt worden. Die Abwicklung des Schleppladungsverkehres erfolgt nach Maßgabe der Witterungsverhältnisse.

Österreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest vom 27. Dezember 1905 bis 9. Jänner 1906.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

27. Dezemb.*) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Metcovich“, Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

28. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

29. Dezemb.,*) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Sultan“, Kapitän N. Giurovich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

30. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Bosnia“, Kapitän E. Seberich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

2. Jänner, *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea“, Kapitän E. Nitsche, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

3. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich A), Dampfer „Almissa“, Kapitän E. Gopcevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Überschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

4. „ *) um 8 Uhr früh (Eillinie Triest—Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän E. Camus, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Überschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

5. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Cattaro), Dampfer „Dubrovnik“, Kapitän A. Bisazza, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

6. „ *) um 8½ Uhr früh (Linie Triest—Metkovich B), Dampfer „Metcovich“, Kapitän A. Calvi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Überdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

9. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis“, Kapitän N. Fonda, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Überschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillette I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial im Ragusa, K 95·—.

Venedig.

28. Dezemb.,	Dampfer „Leda“, Kapitän F. Nasso	um Mitternacht.
1. Jänner,	Dampfer „Leda“, Kapitän F. Nasso	
4. „	Dampfer „Leda“, Kapitän F. Nasso	
8. „	Dampfer „Leda“, Kapitän F. Nasso	

Levante und Mittelmeer.

28. Dezemb., um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Semiramis“, Kapitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi.

28. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Salzburg“, Kapitän P. Marassi, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Argostoli, Calamata, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Burgas, Kustendjè und Odessa.

31. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Thalia“, Kapitän L. Ivancich mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Piräus Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Rizeh

2. Jänner, um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Bucovina“, Kapitän E. Mecozzi, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Sulinà, Galatz und Braila. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

4. „ um 11½ Uhr vormittags (Eillinie Triest—Alexandrien), Dampfer „Cleopatra“, Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Brindisi.

4. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Helios“, Kapitän G. Berguglian, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Calamata, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel und Haidar-Pacha.

5. Jänner, um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest—Alexandrien B), Dampfer „Maria Teresa", Kapitän M. Mareglia, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

7. „ um 4 Uhr nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Vesta", Kapitän G. Porzia, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Zante, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh.

9. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eillinie), Dampfer „Carniolia", Kapitän A. de Petris, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila. Überschiffung in Konstantinopel nach Lattachia. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Überschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

Ostindien, China und Japan.

27. Dezemb., um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Persia", Kapitän P. Craglietto, [von Fiume †) am 22. Dezember] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

3. Jänner, um 4 Uhr nachmittags (direkte Linie Triest—Bombay),**) Dampfer „Imperator", Kapitän F. Mosca, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

6. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay Winterlinie), Dampfer „India", Kapitän F. Tosoni, [von Fiume†) am 2. Jänner] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Calcutta), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Kapitän C. Matkovich, [von Fiume †) am 7. Jänner] mit Berührung von Port Said, Suez, Djibuti, Aden, Colombo, Madras, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Linie Triest—Kobe), Dampfer „Silesia", Kapitän L. de Stabile, [von Fiume †) am 22. Jänner] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

28. Dezemb., um 4 Uhr nachm., Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume †) am 25. Dezember] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmäßigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Maßregeln und eventuelle Dampfer-Änderungen vorbehalten.

Österreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer ist am 18. Oktober mit 27 Passagieren und 2575 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 1287 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 9 der Bombay-Eillinie von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Bombay 2,367.812 kg (wovon 1,190.540 kg für das Ausland), Malabar 85.112 kg (wovon 77.500 kg für das Ausland), Coromandel 18.870 kg Baumwolle (für das Ausland), Aden 8785 kg Kaffee, aus dem Persischen Golfe 16.960 kg, Suez 2302 kg Gummi und aus Port Said 74.797 kg.

— (Abfahrt des Damfers „Vindobona" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2694 Tonnen Gehalt ist am 8. November mit 15 Passagieren und 534 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 772 Stück Holz in der Ausreise Nr. 5 der Bombay-Winterlinie von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 772 Stück Holz und 23 kg Eßwaren, Suez 76 kg Glasperlen, Karachi 128.765 kg (worunter 102.800 kg Zucker), Bombay 405.253 kg (worunter 343.375 kg Zucker) und nach Bagdad 290 kg Baumwollwaren.

— (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 5. November ohne Passagiere mit 271 Gewichtstonnen faktischer Ladung nebst 556 Stück Holz in Extrafahrt von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Karachi 130.085 kg (worunter 97.607 kg Zucker), Bombay 36.220 kg, Mahomerah 104.645 kg Maschinen mit Zubehör und nach Port Said 556 Stück Holz.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 4. November mit 89 Passagieren und 2137 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Hinfahrt Nr. 11 der Bombay-Eillinie von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 2135 kg, Suez 862 kg, Gedda 1062 kg (worunter 798 kg Zuckerwaren), Port Sudan 65 kg Eisenwaren, Aden 48.494 kg (worunter 36.620 kg Zucker), Massaua 6940 kg (worunter 3800 kg Zucker), Hodeidah 4023 kg, Bombay 1,803.935 kg (worunter 1,189.010 kg Zucker) und 2 Pferde, Bassorah 83.646 kg (worunter 30.840 kg Zucker), Mahomerah 379 kg, Bushire 15.359 kg (worunter 10.280 kg Zucker), Bagdad 5124 kg, Cannanore 1051 kg, Bahrein 497 kg, Cochin 150 kg Papier, Calicut 2558 kg, Mangalore 3034 kg, Penang 439 kg, Singapore 10.811 kg, Soerabaya 2937 kg, Batavia 6874 kg, Samarang 1329 kg, Oleh-leh 392 kg, Belawan Deli 475 kg Papier, Bangkok 1207 kg, Saigon 328 kg Papier, Hongkong 7652 kg, Manilla 192 kg Manufakturwaren, Shanghae 15.200 kg, Tientsin 23 kg Muster, Yokohama 35.705 kg und nach Kobè 72.433 kg.

Verschiedene Mitteilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Änderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

Wien, I. Schwarzenbergplatz 3

„Privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft".

Gustav Tavi, kgl. ungar. Ministerialrat und Forst- und Domänendirektor, als Mitfirmant mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien 10. Oktober 1905.

Wien, X. Bahnhofplatz

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft".

Eduard Blount als Mitglied des Verwaltungsrates in Paris gelöscht. Gaston Griolet, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates in Paris mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 13. Oktober 1905.

Wien, III. Aspangstraße 33

„Austro-Belgische Eisenbahngesellschaft".

Alfred Tunkler Ritter v. Treuimfeld als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Léon Janssen, Direktor der Société Génerale de Belgique in Brüssel, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 17. Oktober 1905.

Wien, I. Schwarzenbergplatz 3

„Privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft".

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der 50. ordentlichen Generalversammlung vom 29. Mai 1905 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 5. Oktober 1905, Z. 41.460, genehmigten, in den §§ 18, 22 und 28 abgeänderten Statuten, wonach insbesondere (§ 18) der Vorstand der Gesellschaft aus 8 bis 20 Mitgliedern, getrennt in zwei besondere Verwaltungsräte, von welch letzteren der eine in Wien, der andere in Budapest seinen Sitz hat, besteht, und zwar der Wiener Verwaltungsrat aus 4 bis 10 Mitgliedern, von denen die Mehrheit österreichische Staatsbürger sein müssen, und der Budapester Verwaltungsrat gleichfalls aus 4 bis 10 Mitgliedern, von welchen wenigstens die Hälfte ungarische Staatsbürger sein müssen, und wonach (§ 28) die Firma der Gesellschaft in der Weise kollektiv gezeichnet wird, daß unter dem Firmawortlaute zwei Mitglieder des Verwaltungsrates, oder ein Mitglied des Verwaltungsrates und ein Direktor, oder ein Mitglied des Verwaltungsrates und eine vom Verwaltungsrate hierzu bestimmte Person, oder zwei Direktoren, oder endlich ein Direktor und eine vom Verwaltungsrate hierzu bestimmte Person ihren Namen schreiben. — Wien, 17. Oktober 1905.

Wien, III. Aspangstraße 33

„K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang".

Prokura des Alfred Tunkler v. Treuimfeld über Ableben gelöscht. Léon Janssen, Direktor der Société Génerale de Belgique in Brüssel, als gewähltes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 17. Oktober 1905.

Wien, I. Freyung 8

„Lokalbahn Mauthausen-Grein".

Die mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. Juli 1905, Z. 26.710, im Einverständnisse mit dem k. k. Ministe-

rium des Innern genehmigten, in der V. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre sub Punkt IV der Tagesordnung gefaßten Beschlüsse, insoweit sich dieselben auf die Erwerbung der Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokomotiveisenbahn von der Station Krems der Staatsbahnlinie „Absdorf—Krems" bis zur Station Grein der Lokalbahn „Mauthausen-Grein" und Ermächtigung des Verwaltungsrates zur Vorkehrung der aus diesem Anlasse sich ergebenden Maßnahmen beziehen, wurden eingetragen. — Wien, 20. Oktober 1905.

Wien, I. Freyung 8

„Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft".

Der vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 31. August 1905, Z. 36.916, genehmigte Beschluß der VI. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 29. Juli 1905 zu Punkt IV der Tagesordnung, sub lit. a) und b), betreffend die eventuelle Veräußerung der gesellschaftlichen Bahnlinie, eingetragen. — Wien, 3. November 1905.

Wien, I. Schottenbastei 5

„K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft".

Se. Exzellenz Dr. Franz Liharzik, k. u. k. wirklicher Geheimer Rat und Sektionschef a. D. in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 7. November 1905.

Wien, X. Gudrunstraße 187

„Vereinigte Elektrizitäts-Aktiengesellschaft".

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der VI. ordentlichen Generalversammlung vom 25. September 1905 beschlossenen, mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Oktober 1905, Z. 47.846, genehmigten, in den §§ 18, 19, 25 und 26 geänderten Statuten, wonach insbesondere (§ 18) der Verwaltungsrat nunmehr aus mindestens 4, höchstens 12 Mitgliedern besteht. — Wien, 21. November 1905.

Wien, I. Franz Josephs-Quai 5

„Internationale Transport-Gesellschaft A.-G.".

Prokura des Max Emanuel Kaiser gelöscht. — Wien, 28. November 1905.

Oberösterreich.

Linz

„Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr".

Prokura erteilt dem Franz Scheinig, Direktor der Gesellschaft in Linz, mit statutenmäßigem Firmierungsrechte. — Linz, 7. November 1905.

Linz

„Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr".

Eingetreten in den Verwaltungsrat: Philipp Schrimpff und Paul Mamroth, Direktoren der allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin, mit statutenmäßigem Firmierungsrechte. Ausgeschieden aus dem Verwaltungsrate: Otto Bohlmann. — Linz, 25. November 1905.

Küstenland.

(Triest) Trieste

„Unione Austriaca di navigazione già Austro-Americana e Fratelli Cosulich — Vereinigte Österreichische Schiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Austro-Americana & Fratelli Cosulich".

La procura venne conferita ad Oscar Cosulich. — (Triest) Trieste, 10./X. 1905.

Böhmen.

Praha

„Místní dráha z Mělníka do Mšena".

Do správní rady nastoupili: Václav Holub, obecní starosta v Kanině, zvolený valnou hromadou dne 27/VI. 1905; Karel Čihák, stavební rada železničního oddělení zemského výboru království Českého v Praze, dle § 27 stanov společnosti zemským výborem do správní rady vyslán. Ze správní rady vystoupili: Antonín Jindřich a František Weiser. — Praha, 28./X. 1905.

Prag

„Místní dráha z Mělníka do Mšena".

In den Verwaltungsrat eingetreten: Wenzel Holub, Gemeindevorsteher in Kanina, von der Generalversammlung am 27. Juni 1905 gewählt; Karl Čihák, Baurat der Eisenbahnabteilung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen in Prag, vom Landesausschusse gemäß § 27 der Statuten der Gesellschaft in den Verwaltungsrat entsendet. Aus dem Verwaltungsrate ausgetreten: Anton Jindřich und Franz Weiser. — Prag, 28. Oktober 1905.

Reichenberg

„Reichenberger Straßenbahngesellschaft".

Firmaänderung in: „Reichenberger Straßenbahngesellschaft in Liqu." Bei der außerordentlichen Generalversammlung am 16. September 1905 wurde die Auflösung dieser Aktiengesellschaft beschlossen. Zu Liquidatoren wurden gewählt: Theodor Freiherr v. Liebieg, Bürgermeister Dr. med. Franz Bayer, Ferdinand Felgenhauer, Adolf Schmidt, Vizebürgermeister Rudolf Nerradt, Dr. jur. Heinrich Staden, Wenzel F. Tschörner, Anton Hein und Christian Linser. Firmazeichnung in der Weise, daß unter den mit Stampiglie vorgedruckten Firmawortlaut der Bürgermeister Dr. med. Franz Bayer oder Vizebürgermeister Rudolf Nerradt und zwei Liquidatoren ihre Unterschriften beisetzen. — Reichenberg, 27. Oktober 1905.

Prag, III. Fünfkirchenplatz, Landtagsgebäude.

„Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach".

Der Landesausschuß des Königreiches Böhmen hat mit dem Erlasse vom 14. Juli 1905, Z. 73.813/V, den Ingenieur der Eisenbahnabteilung Karl Špaček in Prag zum Mitgliede des Verwaltungsrates ernannt. Das Mitglied des Verwaltungsrates Franz Jahoda gelöscht. — Prag, 4. November 1905.

Praha, III. Pětikostelní náměstí, sněmovna

„Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach".

Zemský výbor království Českého jmenoval výnosem ze dne 14./VII. 1905, č. 73.813/V, inženýra železničního oddělení Karla Špačka v Praze členem správní rady. Člen správní rady František Jahoda vymazán. — Praha, 4./XI. 1905.

Prag, III., Landtagsgebäude

„Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn — Mostecko-Lovosická spojovací dráha".

Bei der am 28. Juni 1905 abgehaltenen Generalversammlung wurde Anton Brožíček, Bürgermeister in Třiblitz, zum Mitgliede des Verwaltungsrates gewählt. Ingenieur Karl Špaček in Prag wurde gemäß § 34 der Statuten vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen zum Mitgliede des Verwaltungsrates ernannt. Fritz Müller und Ingenieur Franz Jahoda als Mitglieder des Verwaltungsrates gelöscht. — Prag, 15. November 1905.

Praha, III., Sněmovna

„Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn — Mostecko-Lovosická spojovací dráha".

Ve valné hromadě dne 28./VI. 1905 odbývané zvolen byl Antonín Brožíček, starosta v Třebivlicích, členem správní rady. Inženýr Karel Špaček v Praze jmenován byl dle § 34 stanov zemským výborem království Českeho členem správní rady. Bedřich Müller a inženýr František Jahoda co členové správní rady vymazáni. — Praha, 15./XI. 1905.

St. Joachimsthal

„Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal".

Eingetreten in den Verwaltungsrat: Karl Špaček, Ingenieur in Prag. Ausgetreten aus dem Verwaltungsrate: Franz Jahoda. — Eger, 16. November 1905.

Tetschen

„Internationale Transportgesellschaft A.-G.".

Zweigniederlassung der in Wien bestehenden Hauptniederlassung. Moritz Hirsch, kaiserl. Rat in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmäßigem Kollektiv-Firmierungsrechte kooptiert. — Leitmeritz, 10. November 1905.

Verein für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens. Mitteilungen des Herrn Vereinspräsidenten, beh. aut. Zivilingenieurs E. A. Ziffer: „Über die beim VII. internationalen Eisenbahnkongresse in Washington 1905 erstatteten Berichte und gefaßten Beschlüsse in betreff der Konservierung der Oberbauhölzer auf Eisenbahnen." Die Frage der Konservierung der Oberbauhölzer auf Eisenbahnen hat schon zu wiederholtenmalen die Kongresse beschäftigt und wird diesem Gegenstande seitens der Eisenbahnverwaltungen seit Jahren die größte Aufmerksamkeit zugewendet. Insbesondere hat Amerika die Bedeutung der Konservierung der Oberbauhölzer erkannt, indem dort nicht weniger

als 147 Versuche über die im Wege der chemischen Behandlung der Hölzer zu erzielenden Resultate vorgenommen worden sind. Als Berichterstatter über die von der Sektion I des Kongresses in Beratung gezogene Frage, betreffend die Wahl der Tränkungsmittel und den Vorgang bei der Konservierung fungierte für Amerika J. W. Kendrik (Chicago) und für die übrigen Länder Hausser (Paris). Das Referat über die Ursachen der nachteiligen Veränderungen der Holzschwellen im tropischen Klima erstattete für alle Länder Spring (Madras). Das vorerwähnte Verhandlungsmaterial wurde in drei Sitzungen des Kongresses zum Gegenstande sehr eingehender Diskussionen gemacht, welche zu folgenden Schlußfolgerungen führten: „Die einzige empfehlenswerte Maßnahme für die Erhöhung der Verwendungsdauer der Schwellen besteht in der Tränkung derselben. Die Wahl der antiseptischen Tränkungsmittel und die Methode der Durchführung, sowie auch die spezielle Zusammensetzung der Lösungen hängen von örtlichen Verhältnissen ab. Als bestes Schutzmittel für Schwellen erscheint das Kreosot, da die bei den Hauptbahnen gemachten Erfahrungen bewiesen haben, daß die Nutzungsdauer einer mit Kreosot getränkten Schwelle viel länger ist als die einer ungetränkten. Es können sowohl harte als weiche Hölzer verwendet werden und ist die Wahl derselben von den lokalen Verhältnissen abhängig. Es ist bei der Übernahme der Hölzer vor der Tränkung die größte Sorgfalt anzuwenden. Die Depotplätze für die Bearbeitung der Schwellen müssen sauber und von allen faulenden Abfällen freigehalten werden. Die Schwellen müssen nach ihrer Zurichtung gitterförmig und mindesten sechs Zoll über dem Erdboden in solcher Weise geschlichtet werden, daß Luft und Licht freien Zutritt haben. Das Nichtbedecken der Schwellen, selbst der weichen und ungetränkten, scheint die Nutzungsdauer der Hölzer nicht zu kürzen. In gewissen besonderen Fällen und namentlich in wärmeren Ländern kann das Bedecken der Schwellen mit Schotter nützlich sein. Es ist wichtig, sowohl bei der Auswahl der Hölzer als auch des Bettungsmateriales große Sorgfalt zu verwenden; letzeres muß durchlässig sein, sich gut unterstopfen lassen, in der Bettung fest liegen und eine innige Verbindung zwischen der Schwelle und deren Unterlage herstellen. In dieser Hinsicht sichern jene Maßnahmen am besten die Konservierung der Hölzer, welche auch die Stabilität des Geleises am vollkommensten schützen. Um das Bettungsmaterial vor jeder Verunreinigung zu schützen, was auch die Erhaltung der Schwellen sichert, ist die Entwässerung des Bahnplanums nicht dringend genug zu empfehlen und muß unter allen Umständen für den vollkommenen Wasserabfluß gesorgt werden. Zur Verhinderung der raschen Abnützung der Schwellen ist es von größter Wichtigkeit, die Schienen auf den Schwellen derart zu befestigen, daß so viel als möglich alle vertikalen, seitlichen und Längsbewegungen zwischeneinander tunlichst vermieden werden. Die Hakennägel, welche fast ausschließlich in den Vereinigten Staaten im Gebrauche sind, bieten nicht die gewünschte sichere Befestigung. Die Anwendung von Tirefonds (Schwellenschrauben) scheint wohl notwendig zu sein, um befriedigende Ergebnisse zu erlangen. Man kann nur dann feststellen, ob irgend eine bestimmte Behandlung befriedigende Resultate ergibt und ob die finanziellen Ergebnisse den Voraussetzungen entsprechen, wenn man die Lage, die Anzahl der getränkten Schwellen, die Art ihrer Befestigung, sowie ihre Verlegung aufmerksam verfolgt und auch das Datum derselben, sowie ihre Erneuerung angibt. Es wäre gewiß von Nutzen, wenn alle Eisenbahnen, welche getränkte Schwellen verwenden, diese mit einer Marke, am besten mit einem Datumstempel versehen und so viel als möglich eine regelmäßige Statistik führen würden." Ferner konstatierte der Kongreß, daß die über die Ursachen der nachteiligen Veränderung der Holzschwellen unter den tropischen Klimas erhaltenen Auskünfte genaue Schlußfolgerungen noch nicht ermöglichen, daher es wüschenswert wäre, daß dieser Gegenstand auf der Tagesordnung der nächsten Session verbleibe.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten. (Inhalt des CLXXIV. Stückes.) Das am 30. November 1905 herausgegebene CLXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2132: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. November 1905, Z. 52.167, betreffend die Einfuhr von Schlachtvieh aus Österreich-Ungarn nach dem Schlachthofe in Annaberg.

— (Inhalt des CLXXV. Stückes.) Das am 1. Dezember 1905 herausgegebene CLXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2133: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 22. November 1905, Z. 169.985, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des CLXXVI. Stückes.) Das am 2. Dezember 1905 herausgegebene CLXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2134: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. November 1905, Z. 53.483, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

— (Inhalt des CLXXVII. Stückes.) Das am 4. Dezember 1905 herausgegebene CLXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2135: Erlaß der Landesregierung in Sarajevo vom 16. November 1905, Z. 181.578, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Verkehr mit Schweinen im Bezirke Prijedor.

Nr. 2136: Erlaß der Landesregierung in Sarajevo vom 21. November 1905, Z. 185.583, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Verkehr mit Schweinen im Exposituirbereiche Bosn.-Šamac.

— (Inhalt des CLXXVIII. Stückes.) Das am 5. Dezember 1905 herausgegebene CLXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2137: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. Dezember 1905, Z. 53.682, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

— (Inhalt des CLXXIX. Stückes.) Das am 6. Dezember 1905 herausgegebene CLXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2138: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Dezember 1905, Z. 54.034, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Rann (Steiermark).

— (Inhalt des CLXXX. Stückes.) Das am 7. Dezember 1905 herausgegebene CLXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2139: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Dezember 1905, Z. 54.610, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 2140: Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Dezember 1905, Z. 54.465, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Pettau (Steiermark) nach Kroatien-Slawonien.

Nr. 2141: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 26. November 1905, Z. 187.786, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Verkehr mit Borstenvieh im Bezirke Bosn.-Dubica.

Nr. 2142: Bekanntmachung des kgl. Regierungspräsidenten in Oppeln vom 15. November 1905, Z. 865 (Extrablatt zum Amtsblatte der kgl. Regierung zu Oppeln Nr. 46 vom 17. November 1905), betreffend die Aufhebung der landespolizeilichen Anordnungen vom 30. August und 10. und 19. September 1905.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Niederösterreichische Landesbahnen.
K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Erneuerung der direkten Frachtsätze für Milch und leere Milchgefäße zwischen Stationen der Linie Korneuburg—Ernstbrunn der Niederösterreichischen Landesbahnen einerseits und der Station Wien Ö.N.W.B. anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, werden für den Transport von Milch und mit dem Eigentumsmerkmale des Besitzers versehenen Blechkannen zur Milchbeförderung unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die folgenden Kartierungssätze angewendet:

Von (oder umgekehrt)	Nach	Milch bei Aufgabe als Eilgut	Milch bei Aufgabe als Frachtgut	Blechkannen zur Milchbeförderung bei Aufgabe als Eilgut	Blechkannen zur Milchbeförderung bei Aufgabe als Frachtgut
		Frachtsätze in Heller pro 100 kg*)			
Ernstbrunn	Wien Ö.N.W.B.	91	76	54	44
Karnabrunn	Wien Ö.N.W.B.	75	62	46	36
Mollmannsdorf	Wien Ö.N.W.B.	62	51	40	30
Naglern-Simonsfeld	Wien Ö.N.W.B.	83	69	50	40
Rückersdorf-Harmannsdorf	Wien Ö.N.W.B.	57	47	37	27
Seebarn H.	Wien Ö.N.W.B.	57	47	37	27
Stetten	Wien Ö.N.W.B.	53	42	35	25
Weinsteig H.	Wien Ö.N.W.B.	75	62	46	36
Wetzleinsdorf	Wien Ö.N.W.B.	78	65	48	38
Würnitz-Hetzmannsdorf	Wien Ö.N.W.B.	77	55	42	32

*) Einschließlich Überstellungsgebühr.

Im Anhange zum Tarife, Teil II, der Niederösterreichischen Landesbahnen, Linie Korneuburg—Ernstbrunn, sind zufolge dieser Verlautbarung auf Seite 3 die direkten Frachtsätze als nicht dorthin gehörig zu streichen.

Wien, am 21. Dezember 1905.

Niederösterreichische Landesbahnen
auch namens der Österr. Nordwestbahn.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2127]

Einführung von Frachtsätzen für Holzdraht von Lubycza nach Graz, Görz, Linz und Trient.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Holzdraht der Position H—17—e der Güterklassifikation des am 1. Jänner 1906 gültigen Tarif-Teiles I (Abteilung B), bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

	Heller pro 100 kg
Von Lubycza nach Graz	322
„ „ „ Görz	354
„ „ „ Linz	276
„ „ „ Trient	448

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2128]

Einführung von Frachtsätzen für Stearin von Wiener Neustadt nach Drohobycz.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Stearin der Pos. S—50 der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B), von Wr. Neustadt nach Drohobycz die nachstehend angeführten Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung

für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen 634 Heller pro 100 kg;

für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen 582 Heller pro 100 kg.

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1904. [2129]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Klassengut-Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung, und zwar:

Kilometer	Von (oder umgekehrt)	Nach (oder umgekehrt)	Eisenbahn	Eilgut: gewöhnliches	Eilgut: ermäßigtes	Eilgut: besonders ermäßigtes	Frachtgut: Sperrige Güter	Frachtgut: Klasse I	Frachtgut: Klasse II	Wagenladungsklasse A bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Wagenladungsklasse A bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
				Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller												
121	Aussig (A.T.E.)	Berzdorf	A.T.E.	—	—	—	—	—	—	108	100	93	70	91	84	65
90	Aussig (A.T.E.)	Brims	A.T.E.	320	147	131	164	129	103	95	95	85	68	90	71	55
115	Aussig (A.T.E.)	Christofsgrund	A.T.E.	400	189	173	227	171	139	108	100	93	70	91	81	63
97	Aussig (A.T.E.)	Deutsch-Gabel	A.T.E.	342	158	142	181	140	113	102	100	92	70	91	74	57
93	Aussig (A.T.E.)	Groß-Walten	A.T.E.	330	154	138	175	136	108	99	99	89	69	91	72	56
88	Aussig (A.T.E.)	Grünau	A.T.E.	314	144	128	160	126	100	93	93	84	67	88	70	55
119	Aussig (A.T.E.)	Karlswald	A.T.E.	414	194	178	235	176	143	108	100	93	70	91	83	64
111	Aussig (A.T.E.)	Kriesdorf	A.T.E.	390	182	166	217	164	134	108	100	93	70	91	80	62
123	Aussig (A.T.E.)	Oberrosenthal-Johannesthal	A.T.E.	426	202	186	247	181	148	108	100	93	70	91	84	65
102	Aussig (A.T.E.)	Ringelshain	A.T.E.	362	168	152	196	150	121	107	100	93	70	91	76	59
108	Aussig (A.T.E.)	Schönbach-Seifersdorf	A.T.E.	378	176	160	208	158	128	108	100	93	70	91	78	61
159	Aussig (A.T.E.)	Schlaggenwald	Sch.E.	496	208	208	—	208	175	134	130	—	—	—	—	—
141	Teplitz (A.T.E.)	Schlaggenwald	Sch.E.	456	188	188	—	188	159	122	120	—	—	—	—	—
141	Teplitz-Schloßgarten (A.T.E.)	Schlaggenwald	Sch.E.	460	192	192	—	192	163	126	126	—	—	—	—	—
140	Aussig A.T.E. Industriebahn	Friedland i. B.	S.N.D.V.B.	—	—	—	—	—	—	132	131	121	90	—	—	—
126	Aussig A.T.E. Industriebahn	Gablonz a. N.	R.G.T.	—	—	—	—	—	—	136	128	121	98	—	—	—
102	Aussig A.T.E. Industriebahn	Ringelshain	A.T.E.	—	—	—	—	—	—	111	104	97	74	—	—	—
122	Aussig A.T.E. Industriebahn	Turnau	B.N.B.	—	—	—	—	—	—	121	121	110	81	—	—	—
150	Aussig (Chemische Fabrik [Fabrikshof])	Grünthal	R.G.T.	—	—	—	—	—	—	161·6	153·6	144·6	116·6	—	—	—
123	Aussig (Chemische Fabrik [Fabrikshof])	Oberrosenthal-Johannesthal	A.T.E.	—	—	—	—	—	—	109·6	101·6	94·6	71·6	—	—	—
145	Aussig (Chemische Fabrik [Fabrikshof])	Unter-Polaun	R.G.T.	—	—	—	—	—	—	156·6	148·6	140·6	113·6	—	—	—
179	Alt-Ehrenberg (N.R.Sch.)	Altkladno	B.E.B.	—	—	—	—	—	—	164	—	—	—	—	—	—
86	Alt-Ehrenberg (N.R.Sch.)	Aussig	Ö.N.W.B. St.E.G.	—	—	—	—	132	102	94	—	—	—	—	—	—
118	Alt-Ehrenberg (N.R.Sch.)	Bilin	A.T.E. k.k.St.B.	—	—	—	—	—	—	121	—	—	—	—	—	—
186	Alt-Ehrenberg (N.R.Sch.)	Kladno	B.E.B.	—	—	—	—	—	—	169	—	—	—	—	—	—
91	Alt-Ehrenberg (N.R.Sch.)	Leitmeritz	A.T.E.	—	—	—	—	—	—	113	—	—	—	—	—	—
101	Alt-Ehrenberg (N.R.Sch.)	Lobositz	A.T.E. St.E.G.	—	—	—	—	—	—	115	—	—	—	—	—	—
106	Alt-Ehrenberg (N.R.Sch.)	Teplitz	A.T.E.	—	—	—	—	—	—	110	—	—	—	—	—	—

Kilometer	Von	Nach	Eisenbahn	Eilgut			Frachtgut									
								Klasse		Wagenladungsklasse				Spezialtarif		
										A bei Frachtzahlung für mindestens						
	oder umgekehrt			gewöhnliches	ermäßigtes	besonders ermäßigtes	Sperrige Güter	I	II	5000 kg	10.000 kg	B	C	1	2	3
										für den Frachtbrief und Wagen						
				Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller												
92	Nixdorf-Mitte (N.R.Sch.)	Aussig	Ö.N.W.B. St.E.G.	—	—	—	—	146	114	103	—	—	—	—	—	—
136		Brüx	A.T.E. k.k.St.B.	—	—	—	—	201	159	—	—	—	—	—	—	—
97		Leitmeritz	A.T.E.	—	—	—	—	170	144	122	—	—	—	—	—	—
112		Teplitz	A.T.E.	—	—	—	—	175	138	—	—	—	—	—	—	—
121		Theresienstadt	St.E.G.	—	—	—	—	—	—	130	—	—	—	—	—	—
86	Zeidler (N.R.Sch.)	Aussig	Ö.N.W.B. St.E.G.	—	—	—	—	137	105	96	—	—	—	—	—	—
130		Brüx	A.T.E. k.k.St.B.	—	—	—	—	192	150	—	—	—	—	—	—	—
91		Leitmeritz	A.T.E.	—	—	—	—	161	135	115	—	—	—	—	—	—
106		Teplitz	A.T.E.	—	—	—	—	166	129	—	—	—	—	—	—	—
115		Theresienstadt	St.E.G.	—	—	—	—	—	—	123	—	—	—	—	—	—
141	Grünthal (R.G.T.)	Eulau	k.k.St.B.	—	—	—	—	—	—	159	—	—	111	—	—	—
147		Tyssa-Königswald	„	—	—	—	—	—	—	159	—	—	111	—	—	—
62	Lieben (Ö.N.W.B.)	Beneschau	k.k.St.B.	301	117	109	—	99	85	67	65	—	—	—	—	—
196		Gmünd	„	697	263	259	—	254	214	153	146	—	—	—	—	—
176		Jareschau	„	632	240	236	—	231	194	141	134	—	—	—	—	—
174		Klattau	„	632	240	236	—	231	194	141	134	—	—	—	—	—
121		Kozlan	R.M.	499	194	186	—	176	150	114	110	—	—	—	—	—
204		Neubistritz	Nh.B.	—	—	—	—	256	222	—	—	—	—	—	—	—
168		Neuhaus	k.k.St.B.	621	237	229	—	219	185	135	129	—	—	—	—	—
167		Pilgram	„	621	237	229	—	219	185	135	129	—	—	—	—	—
153		Pisek	„	569	216	212	—	207	175	129	123	—	—	—	—	—
92		Příbram	„	397	153	145	—	135	115	88	84	—	—	—	—	—
176		Strakonitz	„	632	240	236	—	231	194	141	134	—	—	—	—	—
202		Tachau	P.T.	735	291	277	—	273	234	171	164	—	—	—	—	—
141		Weseli-Mezimosti	k.k.St.B.	537	204	200	—	195	165	122	116	—	—	—	—	—
173		Wodňan-Čičenitz	„	632	240	236	—	231	194	141	134	—	—	—	—	—
235	Liebstadtl (S.N.D.V.B.)	Březnitz	k.k.St.B.	845	321	—	—	317	261	—	—	—	—	—	—	—
98		Mšeno	M.U.C.	469	212	—	—	177	147	—	—	—	—	—	—	—
300		Neubistritz	Nh.B.	977	358	—	—	356	302	—	—	—	—	—	—	—
245		Rožmital	St.Bz.	895	345	—	—	341	280	—	—	—	—	—	—	—
83		Unter-Cetno	K.U.C.	389	159	—	—	139	109	—	—	—	—	—	—	—
127		Welwarn	St.E.G.	540	230	—	—	205	152	—	—	—	—	—	—	—
123		Wolowitz	„	537	227	—	—	202	150	—	—	—	—	—	—	—
126 / 144	Prag (B.N.B., k.k.St.B., Ö.N.W.B., St.E.G.) / Smichow (k.k.St.B.)	Teplitz	A.T.E.	340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Prag, am 19. Dezember 1905. B.E.B. Z. 43.580/05.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn

namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Österreichischer Grenzverkehr.

Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Jänner 1906, resp. (bezüglich der Position 11) vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen nachstehende Frachtsätze bei frachtgutmäßiger Beförderung der genannten Artikel im Rahmen der angeführten Tarife zur Anwendung:

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Heller	Bedingungen
	I. Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895.				
1	Kleie, auch Grießkleie und Gerstenkleie	Eger	Salzburg (k.k.St.B. und Bayer. St.B.) oder umgekehrt	109	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
2	Mineralwasser, auch künstliches, in beliebiger Verpackung	Eger	Salzburg (k.k.St.B. und Bayer. St.B.) oder umgekehrt	209	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
3	Ton, auch Schieferton, roh, wenn unverpackt	Eger	Furth i. W. oder umgekehrt	44	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief

II. Tarif, Teil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1895.

Pos.	Artikel	Von	Nach	A. a)	A. b)	A. c)	B. d)	Bedingungen
4	A. Bier in Fässern B. Leere Fässer unter 8·5 hl Gehalt in jedem Gewichte	Redl-Zipf	Brixlegg	186	186	168	142	ad a) in Mengen unter 5000 kg, ad b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, ad c) für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, ad d) bei Aufgabe in jedem Gewichte
			Franzensfeste	279	279	267	196	
			Hall	205	205	193	152	
			Innsbruck	205	205	193	152	
			Jenbach	194	194	176	148	
			Kirchbüchl	182	182	162	138	
			Matrei	231	231	219	172	
			Schwaz	202	202	184	154	
			Sterzing	263	263	251	191	
			Wörgl	170	170	160	128	
			Imst	230	230	216	169	
			Kematen	209	209	197	155	
			Landeck	235	235	220	172	
			Ötzthal	226	226	212	166	
			Silz	222	222	208	164	
			Telfs	218	218	204	161	
			Völs	209	209	197	155	
			Wilten	205	205	193	152	
			Zirl	214	214	201	158	
		oder umgekehrt						

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Heller	Bedingungen
5	Steine, roh oder glatt behauen (auch Stiegenstufen)	Schärding	Innsbruck	125	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen

Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. Jänner 1895.

Pos.	Artikel	Von	Nach	a)	b)	c)	Bedingungen
6	Eisenblech	Annathal-Rothau	Fieberbrunn	387	278	244	ad a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, ad b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, ad c) für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen
			Hopfgarten	404	285	219	
			Kitzbühel	391	281	233	
			St. Johann i. T.	391	281	238	
			Salzburg (k.k.St.B. und Bayer.St.B.)	324	211	197	
		Neudek	Fieberbrunn	399	288	260	
			Hopfgarten	416	300	235	
			Kitzbühel	403	291	249	
			St. Johann i. T.	403	291	201	

Pos.	Artikel	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Heller		Bedingungen
				a)	b)	
7	Glas der Pos. G—11 der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Bleistadt	Hallein	278	206	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
			Ischl	296	221	
8	Kleie	Salzburg (k.k.St.B. und Bayer. St.B.)	Graslitz oberer Bahnhof	132		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
			Klingenthal . . .	124		
9	Mineralwasser	Wickwitz	Salzburg (k.k.St.B. und Bayer. St. B.)	a) 287 b) 263		Frachtzahlung ad a) für mindestens 5000 kg, ad b) für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
10	Schamotte und Schamottesteine	Nürschan	Söll-Leukenthal . (oder umgekehrt)	126		Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
11	Tonwaren, und zwar: Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren (auch Drainröhren), hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen, Tonballons, leere, Tonknöpfe, lose, auch auf Drahtgitter angebracht, zum Befestigen von Verputz, sowie Retorten, ferner Schamotte (gebrannter feuerfester Ton, auch gebrannter Schieferton), in Stücken oder Brocken	Wildstein	Salzburg (k.k.St.B. und Bayer.St.B.)	132		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
12	Zellulose, laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 13	Hallein	Neudek	164		(wie Pos. 11)
13	Zement	Söll-Leukenthal	Falkenau a. d. E.	124		Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen

Wien, am 22. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 21.098/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Reexpedition von Zucker aller Art in Kolin.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, wird für Zucker der Position Z—15 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I, vom 1. Juli 1905 als Frachtgut bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Stationen der Strecke Golč-Jenikau bis inkl. Sedletz-Kuttenberg nach Aussig Ö.N.W.B., Dobrowitz, Neubydschow, Wlkawa und Prag Ö.N.W.B., sowie von den Stationen der Strecke Nimburg Ö.N.W.B. bis inkl. Königgrätz nach Sedletz-Kuttenberg, Časlau, Wrdy-Bučitz und Žleb und von Wrdy-Bučitz nach Aussig Ö.N.W.B. und Neubydschow oder umgekehrt die Reexpeditionsbegünstigung bei Einlagerung solcher Sendungen in dem Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate, vom Tage des Einlagerns der Sendung in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedierten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 h (sechs Heller) für 100 kg berechnet.

Im übrigen sind für die Reexpedition die im Anhange I zum Tarife, Teil I, Abteilung B, enthaltenen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden, maßgebend.

Wien, im Dezember 1905.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2132]

Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf.

Nachtrag I zum Tarif-Teil II vom 1. Jänner 1903. Berichtigung.

In dem mit 1. Jänner 1906 gültigen Nachtrage I soll auf Seite 2, unter II, Punkt 2, das letzte Wort statt „beizustellen“ richtig heißen: „zu bestellen“.

Wien, am 27. Dezember 1905. Z. 653-III/05.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2133]

Einführung eines Frachtsatzes für Packpapier von Unzmarkt transit nach Kolomea.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangt unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Packpapier aus Position P—2—b der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (Abteilung B) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Unzmarkt transit nach Kolomea der Frachtsatz von 454 Heller pro 100 kg im Kartierungswege zur Einführung.

Wien, am 21. Dezember 1905.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2134]

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Einführung des Anhanges zum Tarife, Teil II, Heft 1, und Außerkraftsetzung des Tarifes, Teil II, Heft 2.

Zu dem ab 1. Jänner 1905 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, des Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehres gelangt mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906, resp. insoweit Frachterhöhungen eintreten vom 1. Februar 1906, der Anhang zur Einführung, welcher direkte und ermäßigte Frachtsätze enthält.

Gleichzeitig wird der Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1899 außer Kraft gesetzt.

Exemplare des Anhanges können bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Heller bezogen werden.

Wien, am 15. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.256/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2135]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Änderung des Warenverzeichnisses im Ausnahmetarife Nr. 44 (Eisen und Stahl etc.).

Im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 44 (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren) ist der Text unter A) zu streichen und durch folgenden zu ersetzen:

„a) Eisen und Stahl, Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaren aller Art in beliebigen Mengen, mit Ausnahme der laut Tarif, Teil I, Abteilung B, bei Aufgabe als Stückgut in die Klasse I, bezw. I* gehörigen Artikel.“

Diese Maßnahme tritt am 1. März 1906 in Kraft.

Budapest, am 24. Dezember 1905. Ks.Od. Z. 58.432/05.

Die General-Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 [2136]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausdehnung der im Ausnahmetarife für mineralische Kohle etc., Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1898, bestehenden Frachtsätze nach der Station Schimitz auf Sendungen nach der Betriebsstelle Czernowitz bei Brünn transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen für mineralische Kohle, Kokes und Briquettes in ganzen Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die von den Versandstationen in dem obenbezeichneten Tarife bestehenden Frachtsätze nach der Station Schimitz auch im Verkehre von den gleichen Versandstationen nach der Betriebsstelle Czernowitz bei Brünn transit im Kartierungswege zur Anwendung.

Wien, am 23. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2137]

Petroleumverkehr.

Wiedereinführung von Tarifmaßnahmen, deren Gültigkeit im Sinne der bezüglichen Kundmachungen mit 1. Februar 1906 erlischt.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis au Widerruf, bezw. bis zur tarifmäßigen Durchführung, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, gelangen die im Verordnungs-Blatte Nr. 51 [547], Nr. 54 [595] und Nr. 92 [1131] ex 1905 kundgemachten, nachstehend inhaltlich wiedergegebenen Tarifmaßnahmen zur Reaktivierung:

„Einbeziehung der Stationen Bolechow und Stanislau in die vom 1. Jänner 1905 gültigen Tarife, Heft 1 und 2, sowie der Station Pardubitz (S.N.D.V.B.) für den Verkehr von Mähr.-Schönberg."

Für den Verkehr von a) Bolechow und b) Stanislau, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien, nach den in den vorbezeichneten Tarifheften enthaltenen Empfangsstationen gelangen die ebendaselbst ad a) für den Verkehr ab Stryj, ad b) für den Verkehr ab Krechowice vorgesehenen Frachtsätze ad a) mit einem Zuschlage von 4 Heller, ad b) mit einem solchen von 10 Heller für 100 kg zur Anwendung.

In Ergänzung des vom 1. Jänner 1905 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, für den obgenannten Verkehr, Abteilung V (Seite 89), gelangt im Verkehre von Mähr.-Schönberg nach Pardubitz (S.N.D.V.B.) der Frachtsatz von 101 Heller für 100 kg zur Einführung.

Die Leitung dieser Sendungen erfolgt via Wichstadtl-Lichtenau.

Wien, am 28. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 21.834/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2138]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Druckfehler-Berichtigung in einer Kundmachung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 144 vom 16. Dezember 1905 unter Pos. 1962 enthaltene Publikation soll in der zweiten Kopfrubrik richtig lauten:

Einführung des Nachtrages III zum Lokalpersonentarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft I, westliches Netz.

Wien, am 29. Dezember 1905. T.-A.-B.-Z. 24.507/05.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2139]

Priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Wiedereinführung der tarifmäßigen lagergeldfreien Fristen in der Station Wien.

Die mit Gültigkeit vom 18. November 1905 auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements kundgemachte Herabsetzung der tarifmäßigen lagergeldfreien Abnahmefrist für die in der Station Wien einlangenden Güter auf zwei Tage wird mit Gültigkeit vom 31. Dezember 1905 aufgehoben.

Wien, am 29. Dezember 1905.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2140]

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Einbeziehung der Station Unzmarkt (k.k.St.B.) in die Ausnahmetarife VI und XI.

Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1907, wird die Station Unzmarkt (k.k.St.B.) in die folgenden Ausnahmetarife einbezogen, und zwar rücksichtlich des Verkehres über Triest seewärts

in den Ausnahmetarif	für	mit folgenden für Hafenplätze der Tarifgruppe B—I gültigen Frachtsätzen von Centimes für 100 kg
VI	Papier und Pappe	270
XI	Holzstoff	259

Nach Haidar-Pacha (Haidar-Pascha), dann nach Hafenplätzen der Tarifgruppe B—II gelangen vorstehende Frachtsätze mit den tarifmäßig entfallenden bezüglichen Anstößen zur Berechnung.

Im Verkehre über Fiume seewärts wird der tarifmäßige Zuschlag eingehalten.

Wien, am 28. Dezember 1905. S.B. Z. 15.359-C I/05.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2141]

Österreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages II zum Gütertarife, Teil III.

Auf den Seiten 25 und 27 des vom 1. Jänner 1906 gültigen obenbezeichneten Nachtrages sind die Schnittsätze der Kategorie II c im Verkehre nach dem Schnittpunkte IV zu streichen und treten daher am 1. Jänner 1906 nicht in Kraft.

Wien, am 28. Dezember 1905. S.B. Z. 334-G.V./05.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2142]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe des Nachtrages I zu dem vom 1. Dezember 1904 gültigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz.

Mit 15. Jänner 1906 gelangt Nachtrag I zu dem vom 1. Dezember 1904 gültigen Kilometerzeiger für das gesellschaftliche Hauptbahnnetz zur Einführung.

Exemplare können zum Preise von 10 Heller pro Stück durch die Direktion und die größeren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 28. Dezember 1905.

D.-Z. 1 ad 155.940/05.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2143]

Süddeutsch-Österreichisch-Russischer Grenzverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung von Frachtsätzen für Eisenbahnlokomotiven und Tender.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1907, treten für die Beförderung von

A. Eisenbahnlokomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend,
B. Eisenbahnlokomotiven und Tender, verladen,

bei Aufgabe als Frachtgut

a) in Mengen unter 5000 kg,

b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen,

c) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen

nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von	Nach: Brody (Bhf.) transit			Nadbrzezie-Landungsplatz transit			Nowosielitza (Bhf.) transit			Podwołoczyska (Bhf.) transit		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	in Mengen unter 5000 Kilogramm	von 5000 Kilogramm	von 10.000 Kilogramm	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000
	in Pfennig für 100 kg											
München-Schwabing ad A.	355	350	346	307	302	298	410	405	401	382	377	373
„ „ „ B.	341	293	248	313	261	220	392	338	285	368	315	265
„ Südbhf. u. Zentralbhf. ad A.	353	349	345	305	301	297	408	404	400	380	376	372
„ „ „ „ „ B.	339	292	247	311	260	219	390	337	284	366	314	264

Für die Abfertigung der bezüglichen Transporte sind die einschlägigen Bestimmungen des obgenannten Tarifes maßgebend.

Wien, am 28. Dezember 1905. T. A.-B.-Z. 25.288/05.

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2144]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

In dem vom 1. Jänner 1906 gültigen Nachtrag I zum Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich vom 1. Februar 1905 hat der auf Seite 15 des Ausnahmetarifes Nr. 4 C (Düngemittel etc.) für die Relation Aussig-Landungsplatz — Klattau enthaltene Frachtsatz statt 6 Pfg. richtig „56 Pfg.“ zu lauten.

Wien, am 27. Dezember 1905.

K. k. priv. Österr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. [2145]

Sonstige Nachrichten.

Österreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

27. Dezember: Wegen Schneeverwehungen wurde in der Strecke Skałat—Grzymałów der Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów der Gesamtverkehr eingestellt.

28. Dezember: In der Strecke Skałat—Grzymałów wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

III. Verbandsausstellung des Vereines der Geflügel- und Kaninchenzüchter für Schluckenau und Umgebung. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der in der Zeit vom 8. bis 10. Dezember 1905 in Schluckenau stattgefundenen III. Verbandsausstellung des Vereines der Geflügel- und Kaninchenzüchter für Schluckenau und Umgebung wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den

in Böhmen gelegenen Strecken der österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

IV. Verbandsausstellung der Vereinigung der Geflügel-, Vogel- und Kleintierzüchter in Steinschönau. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anläßlich der in der Zeit vom 6. bis 8. Jänner 1906 in Steinschönau stattfindenden IV. Verbandsausstellung der Vereinigung der Geflügel-, Vogel- und Kleintierzüchter in Steinschönau wurde die Verfügung getroffen, daß für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnlinien, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschn. C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausland.

Eisenbahnverkehr mit Rußland. Wie die Eisenbahn-Direktion Kattowitz mitteilt, hat sie sich am 9. Dezember mittags gezwungen gesehen, den Güterverkehr nach Rußland über Herby, Czenstochau und Sosnowice mit der Warschau-Wiener Bahn im Orts- und Übergangsverkehre bis auf weiteres zu sperren. Infolge der verschärften Zollrevision in Sosnowice und Herby trat eine starke Stauung der Frachten ein, weshalb russischerseits die von Preußen aufgegebenen Frachten nur in beschränktem Maße angenommen werden. Die Stauung übt eine Rückwirkung auf die preußischen Grenzbahnhöfe aus, so daß wegen Überfüllung der Bahnhöfe die weitere Güterannahme eingestellt wurde.

Aus Bromberg wird am 10. Dezember gleichfalls amtlich gemeldet, daß Güter für Sosnowice-Warschau der Warschau-Wiener Bahn, Ort und Übergang, bis auf weiteres nicht angenommen werden können, da die Warschau-Wiener Bahn Frachten nur in beschränktem Umfange annimmt und die Übergangsbahnhöfe Kattowitz und Schoppinitz bereits überfüllt sind. Rollende Güter sollen jedoch weitergesandt werden.

Nach einer amtlichen Mitteilung aus Königsberg vom 9. Dezember bleibt der Güterverkehr mit Rußland über Grajewo auch ferner gesperrt. [„Z. d. V. D. E.-V“.]

Gruppentarif I und Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe. (Eröffnung und Einbeziehung der normalspurigen Verbindungsbahn von Danzig nach der Holminsel.) Am 15. Dezember 1905 wurde die im Bau begriffene normalspurige Verbindungsbahn von Danzig nach der Holminsel mit den Stationen Danzig-Strohdeich und Danzig-Holm dem öffentlichen Verkehre übergeben. Danzig-Strohdeich dient dem Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsgüterverkehre, während Danzig-Holm nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist in Danzig-Strohdeich und Danzig-Holm ausgeschlossen. Sprengstoffe können auf keiner Station ver-, bezw. entladen werden. Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung wurden diese Stationen in den Gruppentarif I und die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Danzig.

Staatsbahngütertarif, Gruppe I und Gruppenwechseltarif I/II. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 wurden die Stationen Königswalde und Neukirch a. Katzbach des Direktionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 5 k für rohe Steine (Bruchsteine, Findlinge, Feldsteine) und Pflastersteine (zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar) als Versandstationen einbezogen.

Über die Anwendungsbedingungen und die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bayerisch-Sächsischer Tierverkehr. (Einbeziehung der Station Landshut.) Mit Gültigkeit vom 4. Dezember 1905 an wurde in den Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Tierverkehr die Station Landshut der Bayerischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von lebenden Tieren in Wagenladungen einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen.

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderung.) Die an der Strecke Nordhausen—Northeim gelegene Station Tettenborn-Sachsa erhält fortan die Bezeichnung „Tettenborn“.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie auf den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München für folgende Ausstellungen Anwendung:

1. Die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Altoschatz bei Oschatz
   2. bis 4. Dezember 1905;
2. die 1. Kaninchenausstellung in Luckenau
   25. bis 27. November 1905;
3. die II. allgemeine Kaninchenausstellung in Oschatz
   30. Dezember 1905 bis 1. Jänner 1906.

Nassauisch-Oberhessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904. (Eröffnung der Station Scheuerfeld auch für den öffentlichen Eilgut- und Frachtstückgutverkehr.) Die bisher nur dem Wagenladungsverkehre der angeschlossenen Werke und Lagerplätze dienende Station Scheuerfeld ist vom 1. November 1905 ab auch für den öffentlichen Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Weltausstellung in Lüttich. (Schluß der Weltausstellung.) Unter Bezugnahme auf die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 40 vom 6. April 1905 auf Seite 1060 enthaltene Notiz obigen betreffs wird bekannt gegeben, daß die Weltausstellung in Lüttich 1905 am 10. November 1905 geschlossen worden ist.

Preußisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1897. (Nachtrag XVII.) Am 1. Dezember 1905 trat der Nachtrag XVII in Kraft. Er enthält Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Nürnberg-Viehhof und neue, sowie teilweise geänderte Frachtsätze für Nürnberg Hauptbhf., Nürnberg Rangierbhf. und Fürth Staatsbhf. für die Abfertigung von lebenden Tieren in Wagenladungen, ferner Stücksätze für Großvieh im Verkehre zwischen Harsum einerseits und Mellrichstadt und Neustadt a. d. Saale anderseits.

Die durch die Änderung von Frachtsätzen eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 15. Jänner 1906 an.

Bayerisch Schweizerischer Gütertarif, Teil II, 1. Heft, vom 1. September 1904. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erließ nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Vor Gebrauchnahme des mit 1. Dezember 1905 eingeführten Nachtrages II (cf. die im Vrdgs.-Bl. f. E u. Sch. Nr. 135 vom 23. November 1905 auf Seite 2921 enthaltene Notiz, betreffend die Einführung des zitierten Nachtrages) sind die Frachtsätze des A. T. 39 für Stein- und Braunkohlen auf Seite 18 des Nachtrages für die schweizerischen Stationen Altstätten (Rheintal), Au (Rheintal), Buchs (Rheintal), Chur, Goldach, Heerbrugg, Heiden, Mörschwil, Ragaz, Rebstein-Marbach, Rheineck, St. Fiden, St. Margrethen und Sargans um je 4 Centimes und für die Stationen Rorschach und St. Gallen um je 3 Centimes für 100 kg zu erhöhen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Lokalbahnen vom 1. Jänner 1905. (Einführung eines Ausnahmefrachtsatzes etc.) Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 kommt für Sand ab Greißlbach nach Eisenstein ein Ausnahmefrachtsatz von Mk. —·46 für 100 kg zur Einführung. Der Ausnahmefrachtsatz hat Gültigkeit bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen.

Der Ausnahmefrachtsatz ist im Tarifhefte D bei den Sonderbestimmungen für die Lokalbahn Neumarkt i. O.—Beilngries unter Ziffer 2 vorzutragen.

Der Kilometerzeiger erhält die Ziffer 3.

Südwestdeutscher Gütertarif. (Nachtrag III zum Hefte 4.) Mit Geltung vom 1. Dezember 1905 wurde der Nachtrag III zum südwestdeutschen Gütertarifhefte 4 (Reichsbahn—Baden) ausgegeben. Der Nachtrag enthält die Entfernungsangaben für die seit Ausgabe des Tarifnachtrages II in den Verkehr einbezogenen badischen und Reichsbahnstationen, sowie eine neue Zusammenstellung der Ausnahmetarife, in welcher alle seit Ausgabe des Haupttarifes eingetretenen Änderungen berücksichtigt sind. Die für einen Teil des Reichsbahngebietes bisher bestandene besondere Frachtfestsetzung im Verkehre mit Mannheim ist weggefallen. An ihre Stelle ist die Frachtberechnung mit den regelrechten Tarifentfernungen getreten. Daraus ergeben sich teils Frachtermäßigungen, teils — wie in der Eilgut- und den Allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B — Frachterhöhungen. Die Frachterhöhungen treten erst vom 15. Jänner 1906 ab in Kraft. Für das gesamte Gebiet Straßburg und südlich, einschließlich der Strecken Straßburg—Molsheim—Saales und

Molsheim—Papiermühle, tritt im Verkehre mit Mannheim keine Frachtänderung ein.

Der Nachtrag ist zum Preise von 50 Pfg. bei der Drucksachenverwaltung der Reichseisenbahnen in Straßburg erhältlich.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit, Teil II, Heft 2, vom 15. Juni 1904. (Einbeziehung der Station Rheine.) Vom 6. Dezember 1905 ab wurde die Station Rheine (kgl. Eisenbahn-Direktion Münster) in die Ausnahmetarife 1 und I für Eisen und Stahl u. s. w. mit folgenden Frachtsätzen und Entfernungen aufgenommen:

Abt. A. Verkehr nach dem Donaugebiete im allgemeinen.

Von Rheine nach	Kilometer	Ausnahmetarif 1			
		A/B	A	B	C
		a	b	b	b
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig			
Regensburg Donaulände tr.	679	569	205	164	—
Deggendorf „ „	754	623	214	181	—
Passau „ „	797	633	214	181	—

Abt. B. Verkehr mit den unteren Donauländern.

Von Rheine nach	Kilometer	Ausnahmetarif I					
		A			B		
		a	b	c	a	b	c
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Regensburg Donaulände tr. .	679	224	177	148	193	152	127
Deggendorf „ „ .	754	247	195	163	212	167	140
Passau „ „ .	797	248	198	165	212	169	141

Niederländisch-Deutscher Verbandsgütertarif. Teil I, Abt. B, vom 1. Juli 1903. (Ergänzung der Position „Eisen und Stahl des Spezialtarifes II".) Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1905 ist die Position „Eisen und Stahl des Spezialtarifes II" unter Ziffer 10 (S. 32 der Güterklassifikation und S. 74 des Anhanges) durch Aufnahme des Artikels „Rohhufeisen (Hufeisen in roh vorgearbeitetem Zustande)" ergänzt worden.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Mai 1897. (Einbeziehung der Station Mühlheim a. D.) Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 wurde die Station Mühlheim a. D. der Württembergischen Staatseisenbahnen mit folgenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

	km
Mühlheim a. D.—Eger tr.	474
„ „ „ —Furth i. W. tr.	437
„ „ „ —Passau tr.	445
„ „ „ —Simbach tr.	384

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtermäßigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie auf den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. Die internationale landwirtschaftliche Ausstellung in Antwerpen

— 9. bis 11. Dezember 1905 —;

2. die allgemeine Geflügelausstellung in Leubsdorf (Sachsen)

— 9. bis 11. Dezember 1905 —;

3. die 8. internationale Ausstellung für Automobil-, Fahrrad- und Sportwesen in Paris

— 8. bis 24. Dezember 1905 —.

Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Die an der Neubaustrecke Mimmenhausen—Neufrach—Frickingen liegenden Stationen Frickingen, Leustetten-Heiligenberg und Salem werden mit sofortiger Gültigkeit in die Tarifhefte 7 und 8 des Verbandsgütertarifes aufgenommen.

Über die Bildung der Frachtsätze geben die Stationen Auskunft.

Staatsbahngütertarif, Gruppen I/II. (Einbeziehung der Station Großzschocher.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Großzschocher, Preuß. Staatsb., als Empfangsstation für Gießereiroheisen in den Ausnahmetarif 8a einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Rußland. (108. Allgemeine Tarifkonferenz.) Auf der zum 22. November a. St. 1905 in St. Petersburg einberufenen 108. Allgemeinen Tarifkonferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen werden, soweit bisher gemeldet, folgende Fragen, die für Handel und Industrie ein allgemeines Interesse haben dürften, zur Beratung gelangen: 1. Erhöhung der Gebühr für das bahnseitige Wiegen der Waren. 2. Ermäßigung des Tarifes für Portland-Zement. 3. Beseitigung von Mißverständnissen bei der Tarifierung von Baumwollengarn. 4. Tarifierung von Eisenguß. 5. Beseitigung von Mißverständnissen bei der Tarifierung von Blechkränzen. 6. Tarifierung von feuerfester Watte. 7. Ermäßigung des Tarifes für Gegenstände aus Marmor. 8. Zulassung einer frachtfreien Rückbeförderung von leeren Milchflaschen in Kisten verpackt. 9. Beseitigung von Mißverständnissen bei der Tarifierung von Waren, die in den Frachtbriefen mit ihren Gattungsnamen bezeichnet sind. 10. Tarifierung von bedruckten Plakaten aus Blech. 11. Tarifierung von Fahrrädern für Kinder. 12. Ermäßigung der Ladenorm für Holzwolle (Späne). 13. Gewährung der pro 1905 ermäßigten Navigationstarife für Talg von Nowy Port nach Rybinsk und Kasan, auch für 1906. 14. Feststellung eines prozentualen Abschlages von der Fracht für Sendungen frischer Fische, die in Eis verpackt sind.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russisch-Internationaler-Südüberseeischer Verkehr. (Abfahrt eines Dampfers nach dem Fernen Osten.) In der zweiten Hälfte November 1905 fand die Abfahrt des Dampfers „Kitai" der Russisch-orientalisch-asiatischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft von Odessa nach den Häfen des Fernen Ostens statt. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Staatsbahngütertarif, Gruppen I/II. (Aufnahme neuer Bestimmungen über die Frachtberechnung bei Kleie- und Leinkuchenschrotsendungen russischer Herkunft.) Die im Nachtrage 8 des Tarifheftes II F enthaltenen Bestimmungen über die Frachtberechnung der auf den Stationen Eydtkuhnen, Illowo, Kattowitz, Prostken, Schoppinitz R.O.U.E. und Thorn eingesackten und von da mit neuem Frachtbriefe weiterbeförderten Kleie- und Leinkuchenschrotsendungen russischer Herkunft wurden mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1905 durch Aufnahme neuer Bestimmungen über die Frachtberechnung bei gleichen Sendungen, die mit durchgehendem Frachtbriefe von Rußland nach deutschen Binnenstationen aufgegeben und nach erfolgter Einsackung auf den genannten Stationen umkartiert werden, erweitert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Gruppentarif I und Gruppenwechseltarife der Staatsbahnen. (Eröffnung und Einbeziehung der Nebenbahnstrecke Lötzen—Angerburg.) Am 21. Dezember 1905 wurde die normalspurige 34·639 km lange Nebenbahnstrecke Lötzen—Angerburg u. a. mit den Bahnhöfen Groß-Kosuchen, Kruglanken, Possessern und Ogonken für den Gesamtverkehr (ausschließlich Sprengstoffe) eröffnet.

Mit demselben Tage werden die genannten Bahnhöfe u. a. in den Gruppentarif I und in die Gruppenwechseltarife der Preußischen Staatsbahnen einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion Königsberg i. Pr. Auskunft.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 11, Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen u. s. w., vom 1. Juli 1905. (Ergänzung.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Renens in die Abteilung VI des vorbezeichneten Tarifes einbezogen. Die direkten Frachtsätze für diese Station ergeben sich durch Abzug von 3 Centimes von den für die Station Lausanne bestehenden Taxen der Abteilungen a) und b).

Ost - Mittel - Südwestdeutsche Gütertarife. (Ergänzung.) Mit Geltung vom 1. Dezember 1905 wurde die Station Halbe des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Halle a. d. S. in den direkten Verkehr einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen auf den Stationen.

Deutschland. (Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen.) Diese geschäftsordnungsmäßig in der Regel einmal jährlich abzuhaltende Konferenz trat in diesem Jahre am 15. Dezember in Berlin zusammen. Von den auf der Tagesordnung gestandenen, im laufenden Jahre in der ständigen Tarifkommission unter Mitwirkung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten vorberatenen 75 Anträgen sind insbesondere folgende von allgemeinerem Interesse hervorzuheben:

Die Grundsätze der Frachtberechnung in den Allgemeinen Tarifvorschriften werden dahin ergänzt, daß zur Vermeidung von Härten für den Kleinverkehr bei Umkartierungen als weitere Fracht nicht die Mindestfracht von Mk. —·30, sondern eine solche von nur Mk. —·10 (auch für Eilstückgut) erhoben wird.

Die im § 53 derselben Vorschriften vorgesehene Bestimmung über die frachtfreie Beförderung von Wärme- und Kälteschutzmitteln wird einer Reihe landwirtschaftlicher Erzeugnisse zugestanden, zugleich wird aber eine Beschränkung der Frachtfreiheit auf 5 Prozent des wirklichen Gewichtes der Sendung empfohlen. Zur Beförderung in Kesselwagen sollen u. a. Ameisensäure, fette vegetabilische Öle und Natriumhydrosulfidlauge, zur Beförderung in Privatgüterwagen Eis und denaturierter Spiritus in Flaschen zugelassen werden. Die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen wird für folgende Güter in Vorschlag gebracht: Blei in Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiröhren, Bleiwolle; Chlorkalzium und kaustische Magnesia; Grudekoks-(Braunkohlenkoks-) und Holzkohlenbriketts; Holzbriketts wie im Spezialtarife III genannt; Kalkasche und Staubkalk; Rippenheizröhren und Radiatoren.

Innerhalb der Güterklassifikation werden u. a. folgende Änderungen empfohlen: Versetzung von Bleiwolle, Malett(o)rinde, getrocknetem Stärkeschlamm (unter gleichzeitiger Änderung der Position „Stärke" der Spezialtarife I und III) in den Spezialtarif I (feuchter Stärkeschlamm in Spezialtarif III); neue Fassung der Position Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III nach den Vorschlägen eines Unterausschusses; Tarifierung von Holzwolle zu Verbandzwecken und Staubbindeöl nach Spezialtarif II; Versetzung von Antimonasche, wilden Kastanien (Roßkastanien), Eisenvitriol, Pflanzendaunen (auch Kapok), ungepreßt, Kalziumkarbid, zur Düngermittelfabrikation bestimmt, Stickstoffkalk und Kalkstickstoff in den Spezialtarif III, desgleichen Bausteine, beliebig bearbeitet, nicht geschliffen oder poliert.

Durch neue oder erweiterte Zusatzbestimmungen zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, werden Erleichterungen in Vorschlag gebracht, die sich auf eine Beschränkung der Zahl der Begleiter in gewissen Fällen und die Bereithaltung von Tränkwasser gegen eine Gebühr von Mk. 1·—, sowie dessen Vorausbestellung gegen eine Gebühr von 25 Pfg. beziehen. Innerhalb der allgemeinen Tarifvorschriften wird nach den Beschlüssen eines Unterausschusses eine andere Fassung des § 14 (Einteilung der Tierstücksätze) und eine Änderung der §§ 16 bis 21 (Tarifvorschriften für Zuchttiere) empfohlen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Kgl. Preußische Staatseisenbahnen. (Änderung eines Stationsnamens.) Der an der Strecke Kandrzin—Dt.-Rasselwitz gelegene Haltepunkt Klodnitz erhält vom 1. Jänner 1906 ab die Bezeichnung „Klodnitz Oderhafen".

Südwestdeutsch-Schweizerischer und Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Fortbestand von Tarifnachträgen.) Folgende, vorläufig nur bis zum 31. Dezember 1905 gültig erklärte Tarifnachträge und auf dem Verfügungswege eingeführte Frachtsätze bleiben über diesen Zeitpunkt hinaus bis auf weiteres gültig:

I. Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.
 a) Nachträge I zu den Tarifheften 5, 6, 12, 13 und 15;
 b) Nachträge II zu den Tarifheften 2, 3 und 11;
 c) die Ausnahmefrachtsätze für Leinöl ab den oberrheinischen Hafenstationen nach Zürich Hauptbhf. und Zürich-Gießhübel;
 d) die eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Kalziumkarbid nach Luxemburg.

II. Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Nachträge zu den Tarifheften 2, 3, 4, 5, 6 und 10.

Die entsprechenden nachrichtlichen Vorbemerkungen in den oben unter I a) und b) genannten Nachträgen, sowie die roten Zettel in den oben unter II aufgeführten Nachträgen werden hinfällig.

Staatsbahn-Gruppenwechseltarif I/II. (Einbeziehung der Station Kolberg Vorbhf.) Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 wurde die Station Kolberg Vorbhf. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 für Eisen aufgenommen.

Über die Höhe des Frachtsatzes geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 15. Dezember 1905 ab wurden die Stationen Helmbrechts der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Przygodzice und Skalmierzyce des Direktionsbezirkes Posen und Uhyst Vorbhf. des Direktionsbezirkes Halle in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903 als Versandstationen einbezogen.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. (Aufnahme neuer Frachtsätze.) Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl nach den Seehäfen u. s. w. Sätze für Wilhelmshaven der Oldenburgischen Staatsbahn, sowie Sätze für den Verkehr von den Häfen nach Kaufbeuren und Kempten der Bayerischen Staatsbahn aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding—Vedsted und Warnemünde—Gjedser. (Einbeziehung der Station Nörre-Alslev.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Nörre-Alslev der Dänischen Staatsbahnen mit der Maßgabe in den Verband aufgenommen, daß sie vorläufig nur mit den unter II A, Abschnitt 3, des Tarifes aufgeführten deutschen Stationen direkte Verkehrsbeziehungen erhält. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits. (Änderung.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Zusatzbestimmung II zu Artikel 2[2] der reglementarischen Bestimmungen dahin abgeändert, daß bei Beförderung über Saßnitz—Trelleborg das Einzelgewicht der Frachtgegenstände bis zu 5000 kg betragen kann.)

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab wurden die Stationen Danzig-Holm und Danzig-Strohdeich des Direktionsbezirkes Danzig und die Stationen der Nebenbahn Lötzen—Angerburg des Direktionsbezirkes Königsberg i. Pr. in obigen Verkehr einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1905 wurden die Stationen Klopschen und Primkenau des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Posen, sowie die Stationen Konstadt, Kreuzburg O.-S., Namslau, Nassadel, Noldau und Rosenberg O.-S. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz als Versandstationen in den Ausnahmetarif 18 für gebrechten Flachs für den Verkehr mit der Station Hirschfelde der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen aufgenommen.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau nähere Auskunft.

Deutsch-Niederländischer Güterverkehr. (Erhöhungen im Verkehre mit der Station Delfzyl etc.) Am 1. Februar 1906 treten für den Verkehr mit der Station Delfzyl der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Erhöhungen dadurch ein, daß die seitherige Gleichstellung dieser Station mit der Station Grypskerk in den Heften 2 und 3 vom 1. Februar 1898 des Deutsch-Niederländischen Gütertarifes beseitigt wird. Vom genannten Tage ab werden für den Verkehr mit der Station Delfzyl in den genannten Tarifheften Anstoßbeträge vorgesehen, welche zur Ermittlung der neuen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Delfzyl den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Groningen zuzurechnen sind. Die neuen Entfernungen und Frachtsätze finden vom 1. Februar 1906 ab auch im Verkehre mit der Station Appingedam der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Anwendung.

Am 1. Februar 1906 wird ferner die Station Appingedam in den vom 1. Jänner 1905 gültigen Ausnahmetarif für gebrannten Kalk und für Zement in Wagenladungen von mindestens 15 t nach den Niederlanden aufgenommen. Bis zur Einführung des neuen Tarifheftes A 2 für den Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirkes Köln u. s. w. ist die direkte Abfertigung von Sendungen der genannten Artikel von Stationen des Bezirkes Köln nach Appingedam unter Zugrundelegung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes ausgeschlossen. Es wird noch darauf aufmerksam gemacht, daß durch die Erhöhung der Entfernungen in den allgemeinen Gütertarifen für die Station Delfzyl auch eine Erhöhung der Ausnahmefrachtsätze für diese Station eintritt.

Näheres ist bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Rußland. (Maschinentransporte nach Rußland vor und nach dem 16. Februar/1. März a./n. St. 1906.) Die Firma Ad. Siemssen in Eydtkuhnen versendet nachstehendes Zirkular, welches sehr beherzigenswerte Winke und Ratschläge für Maschinentransporte nach Rußland enthält: Wenn Rußland augenblicklich auch noch nicht alle Handelsverträge mit den europäischen Ländern unter Dach und Fach gebracht hat, so ist nicht anzunehmen, daß die durch den Deutsch-russischen Handelsvertrag festgesetzten russischen Eingangszölle für Maschinen noch eine Änderung erfahren werden. Diese neuen russischen Zollsätze weisen für einzelne Maschinengattungen und namentlich auch für Maschinenteile ganz bedeutende Erhöhungen gegenüber den bisherigen Zollsätzen auf, so daß voraussichtlich die Fabrikanten und Händler bemüht sein werden, vor dem 16. Februar/1. März a./n. St. 1906 noch möglichst viele Sendungen nach Rußland zu schaffen. Es wird daher in der letzen Zeit vor dem 16. Februar/1. März a./n. St. 1906 ein derartiger Warenandrang in den Zollämtern zutage treten, daß voraussichtlich nicht alle Sendungen vor dem gedachten Termine werden abgefertigt werden können. Trotz Rückfragen an den amtlichen Stellen ist die Frage noch nicht entschieden, ob der bisherige Zoll 1. nur für diejenigen Sendungen, die bis zum 16. Februar/1. März a./n. St. 1906 zollamtlich besichtigt sind, oder 2. für alle Sendungen, die bis zum 16. Februar/1. März a./n. St. 1906 die russische Grenze überschritten haben, in Kraft bleibt. Es ist daher allen Interessenten dringend anzuraten, alle Maschinen, die noch zu dem alten Zollsatze verzollt werden sollen, so schnell wie nur irgend möglich zur Abfertigung zu bringen. Im Interesse einer glatten zollamtlichen Abfertigung ist es bisher schon von großer Bedeutung gewesen, daß die Spediteure nicht nur genaue Inhaltsdeklarationen und Gewichtsspezifikationen (mit prozentualer Angabe der verschiedenen Rohmaterialien, als Eisen, Gußeisen, Kupfer, Messing, Bronze etc.), sondern auch Zeichnungen oder Photographien der kompletten Maschinen erhielten. Diese Angaben werden für die Abfertigung nach dem neuen Tarife nicht mehr genügen, wie dies ein Blick auf die endstehend erfolgende Gegenüberstellung der in dem § 167 des russischen Zolltarifes festgesetzten Zölle für Maschinen nach dem alten und nach dem neuen Zolltarife zeigt. Ich erlaube mir daher meine werte Kundschaft, sowie die mit Rußland arbeitenden Maschinenfabriken und Händler darauf aufmerksam zu machen, daß es unbedingt erforderlich sein wird, bei den nach Rußland zu expedierenden Maschinentransporten den Spediteuren in den Deklarationen folgende Angaben zu machen:

1. den Namen der Maschine (ob Motore, Dampfmaschinen, Maschinen für Holz- oder Metallbearbeitung etc.);

2. die genauen unterschriebenen Gewichtsspezifikationen, und zwar brutto und netto für jedes Kolli separat aufgeführt;

3. Angabe des Materiales (Eisen, Stahl, Gußeisen, Kupfer, Messing, Bronze, Holz etc.) in Prozenten oder Gewichten ausgedrückt;

4. falls Reserveteile mit den kompletten Maschinen mitgeschickt werden, sind dieselben in den Deklarationen genau zu bezeichnen und anzugeben, zu welchen Maschinen sie gehören;

5. ferner ist dringend zu beachten, daß die Zeichnungen oder Photographien mit den Deklarationen mitgesendet werden;

6. die kompletten Maschinen, wenn sie auf mehrere Waggons verladen werden, müssen zusammen vom Abgangsorte abgehen, da sie nur dann als komplett verzollt werden, wenn sie auch zu gleicher Zeit vollständig in den Zollämtern eintreffen;

7. müssen die einzelnen Kolli mit deutlichen haltbaren Marken und Nummern versehen werden;

8. müssen in den Deklarationen die einzelnen Kolli ganz genau nach ihrer Beschaffenheit (Kisten, Holzverschlag, Kolli in Stroh gepackt, Kolli ohne Verpackung etc.) aufgeführt werden, z. B. A S $^{1}/_{10}$, 10 Kisten; A S $^{12}/_{15}$, 4 Holzverschläge; A S $^{16}/_{28}$, 13 Kisten; A S $^{29}/_{30}$, 2 Kolli in Stroh; A S $^{31}/_{40}$, 10 Kolli ohne Verpackung; A S $^{41}/_{45}$, 5 Stück ohne Verpackung etc. etc. Wenn unverpackte Stücke zu Kolli zusammengebunden werden, so ist darauf zu achten, daß das Zusammenbinden sachgemäß und ordentlich geschieht, damit die Kolli unterwegs sich nicht lösen und auseinanderfallen. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung der Station Zabelsdorf etc.) Am 1. Dezember 1905 wurden

a) die Station Zabelsdorf des Direktionsbezirkes Stettin in den Verband aufgenommen;

b) ermäßigte Frachtsätze für die Station Füssen der Bayerischen Staatsbahn eingeführt.

Am 15. Jänner 1906 scheiden die Stationen Eger, Franzensbad und Lichtenfels der Bayerischen Staatseisenbahnen aus dem Verbande aus. Der Verkehr aus diesen Orten wird alsdann nur noch von den Stationen Eger und Franzensbad der Sächsischen Staatseisenbahnen abgefertigt. Gleichzeitig scheiden die Stationen Bremen Hauptbhf. und Freibezirk des Direktionsbezirkes Hannover aus dem Verbande aus.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Deutsch-Südfranzösische Gütertarife, Teil II, Abteilung C, Heft 1, vom 1. Jänner 1905. (Nachtrag II.) Am 1. Dezember 1905 trat zum obgenannten Tarifhefte ein Nachtrag II in Kraft.

Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife, Heft 11, Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen u. s. w., vom 1. Oktober 1904. (Ergänzung.) Mit 15. Dezember 1905 wurde die Station Glattfelden in den bezeichneten Tarif einbezogen. Die direkten Frachtsätze für diese Station ergeben sich durch Zuschlag nachstehender Beträge zu den für die Station Eglisau bestehenden Taxen: 2 Centimes zu den Frachtsätzen der Abteilungen I und II; 3 Centimes zu den Frachtsätzen der Abteilung III.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 16, Ausnahmetarif Nr. 9 für Kartoffelstärkefabrikate, vom 1. Juli 1904. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1905 an wurde die Station Demmin der Eisenbahn-Direktion Stettin in den bezeichneten Tarif einbezogen. Die direkten Frachtsätze für diese Station ergeben sich durch Anstoß von 4 Centimes pro 100 kg an die für Friedberg N.-M. bestehenden Taxen der Abteilungen a) und b).

Sächsisch-Südwestdeutsche Gütertarife. (Änderung.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ab wurden die Tarifsätze von und nach Leipzig Thür. Bhf. für den Frachtstückgutverkehr aufgehoben.

Ferner wurde mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab folgende Dienstbeschränkung für Leipzig Magd. Bhf. eingeführt:

„Die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die auf dem Magdeburger Bahnhofe in Leipzig ohne Bahnhofsvorschrift eingehenden Wagenladungen auf dem Freiladebahnhofe Leipzig Thür. Bhf. zur Entladung zu stellen. Die Benachrichtigungsschreiben über den Eingang des Gutes werden hierüber in jedem Falle nähere Bestimmung enthalten. Auf die Berechnung der Fracht nach den Entfernungen und Frachtsätzen für Leipzig Magd. Bhf. bleibt diese Wagenbereitstellung ohne Einfluß."

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau wird die Lieferung und Montierung

einer Lokomotivdrehscheibe von 18·04 m Durchmesser,
zweier Wagendrehscheiben von 6·23 m Durchmesser und
von vier Bahnwagendrehscheiben mit 2·20 m Durchmesser

für die Erweiterung der Geleiseanlage in der Station Neu-Sandec im öffentlichen Offertwege vergeben.

Die Offertformulare können ab 2. Jänner 1906 bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion bezogen und die Normalpläne, sowie die Bedingnisse bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien käuflich erworben werden.

Die diesbezüglichen Offerte, zu denen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind gehörig gestempelt und versiegelt **spätestens bis 20. Jänner 1906, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau unter der Aufschrift: „Offert für Lieferung und Montierung von Lokomotiv- und Wagendrehscheiben für die Erweiterung der Geleiseanlage in der Station Neu-Sandec" einzureichen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um $^1/_2$1 Uhr nachmittags statt.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur österreichische Eisen- und Konstruktionswerke, Werkstätten, selbständige Erzeuger auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können.

Offerte, bei denen eine der als deren Bestandteile bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben worden ist oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist der Offerteinbringung erfolgt ist, ferner solche Offerte, in denen irgend welche Änderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet (nicht berücksichtigt).

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Offert-Ausschreibung.

Für die Errichtung je einer Wächterhausanlage in km 53·328 der Linie Wien—Salzburg und in km 29·500 der Linie Wien—Eger sollen die betreffenden Bauarbeiten im approximativen Gesamtkostenbetrage von K 23.800 entweder zusammen oder nach den beiden Anlagen getrennt an Unternehmer vergeben werden.

Die Bestimmungen bezüglich der Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, das Offertformular, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, die Baubeschreibung und die Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien (Westbahnhof, Administrationsgebäude, 3. Stock, Abteilung für Bahnerhaltung und Bau) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind spätestens **19. Jänner 1906, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzureichen. Es wird ausdrücklich bemerkt, daß nur jene Offerenten in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der ihnen zu übertragenden Arbeiten darzutun vermögen, daß weiters die k. k. Staatsbahnverwaltung diese Offertverhandlung **ohne das Obligo, von irgend einem der Angebote Gebrauch machen zu müssen,** einleitet und schließlich, daß sie sich das Recht vorbehält, über die Annahme oder Ablehnung der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Offerte unberücksichtigt zu lassen.

Wien, im Dezember 1905.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)
Die nachstehenden Tarifermäßigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
3150	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 15.408-C I/05	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Mehl aus Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	a) Budapest S.B., Budapest-Kelenföld M.Á.V. transit b) Budapest-d.p.t.p.u. M.Á.V., Budapest-föv. közrakt. M.Á.V., Budapest-Józsefváros M.Á.V., Budapest-kitérö M.Á.V. c) Budapest-Lipótváros M.Á.V., Budapest nyug. p. u. M.Á.V., Buda-Császárfürdö kitérö M.Á.V., Ó-Buda-Filatorigát M.Á.V.	Auer Neumarkt-Tramin	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in Rubrik 5 genannten Stationen bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber in einer dieser Stationen auf eine Anschlußbahn übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Südwest-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, und Anhang zu diesem Tarifteile	Verschieden	Heller ad a) 342 ad b) 352 ad c) 357	Verschieden	Kartierung		
					Salurn					ad a) 337 ad b) 347 ad c) 352				
					S. Michele Lavis					ad a) 333 ad b) 343 ad c) 348				
					Trient (Trento) Matarello Calliano Villa-Lagarina					ad a) 328 ad b) 338 ad c) 343				
					Roveredo Mori Ala Avio					ad a) 318 ad b) 328 ad c) 333				
3151	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.337-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Garne der Pos. G—3 des Tarifes, Teil I	St. Peter im Sannthale (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	Sziszek (Sisak) S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife (Teile II)	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	128 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3152	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 15.225-C I/05	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Stearinpech der Pos. R—11 d) der Güterklassifikation der vom 1. Juli 1905 gültigen Abteilung B des Tarifes, Teil I	Simmering (St.E.G.)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezogenen Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, bezw. Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Direkter Frachtsatz besteht nicht	187 Heller		Im Kartierungswege		
3153	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 15.239-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—18 g)*) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Stationen der Südbahn:	Görz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. *) Nur beim Bezuge durch Zellulose- oder Holzstoff-Fabriken und daher nur, wenn an diese Fabriken adressiert	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	Heller		Im Kartierungswege		
				Dellach						107				
				Dölsach						111				
				Greifenburg						105				
				Gummern						91*)				
				Kleblach-Lind						103				
				Möllbrücke-Sachsenburg						101				
				Paternion-Feistritz						95				
				Rothenthurn						97				
				Spittal a. d. D.						99				
			Holzstoff der Pos. H—28	Dellach						152				
				Greifenburg						146				
				Kleblach-Lind						140				
				Möllbrücke-Sachsenburg						134				
				Spittal a. d. D.						118				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3154	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Chlorkalk	A) Hruschau B) Petrowitz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transit (für Sendungen nach Hilm-Kematen und Ulmerfeld)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	ad A) 140 Heller ad B) 148 "	ad A) 126 Heller ad B) 135 "	ad A) 14 Heller ad B) 13 "	Im Kartierungswege		
3155	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefel, rohen	Hruschau und Petrowitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exl. Lokalbahnen)	Aufgabe als Frachtgut. Auflieferung in jeder Menge und Verfrachtung auf einer mindestens 8 km langen Strecke des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen und Aufgabe der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899		für jedes weitere Kilometer { von 1—40 km . . . 0·84 Heller " 41—80 " . . . 0·70 " " 81—225 " . . . 0·60 " " 226—300 " . . . 0·52 " über 300 km . . . 0·40 " } pro 100 kg und 1 km plus 8 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3156 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schwefelsäure	Hruschau	Angern	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	122	114	8	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Wagram				131	94	37			
					Floridsdorf				136	94	42			
				Petrowitz	Angern				130	121	9			
					Wagram				140	101	39			
					Floridsdorf				145	101	44			
			Schwefel- und Salzsäure	Hruschau	Wien Nordbahnhof				138	94	44			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				140	96	44			
					Marchegg				133	94	39			
					Jedlersdorf transito				137	94	43			
				Petrowitz	Wien Nordbahnhof				147	101	46			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				148	103	45			
					Marchegg				142	101	41			
					Jedlersdorf transito				146	101	45			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3157	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Wein, Weinmost, Slivowitz, dann Essig zum Genusse, in Fässern, bei Auflieferung von mindestens 1000 Litern pro Frachtbrief	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	40 Heller		Im Kartierungswege		
			2. Wein, Weinmost, Slivowitz, dann Essig zum Genusse, sowie leer zur Füllung gehende gebrauchte und leer retourgehende Wein-, Weinmost-, Slivowitz- und Essigfässer bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof bezw. vice versa					56 Heller				
					Marchegg bezw. vice versa					46 Heller				
			3. Wein, Weinmost, Slivowitz, dann Essig zum Genusse, in Fässern, bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf	Hohenau und den über Hohenau in der Richtung gegen Lundenburg hinaus gelegenen Stationen, ferner nach Dürnkrut bezw. vice versa						4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen tarifmäßigen Frachtsätze eine Restringierung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlaß um die gleiche Differenz gekürzt

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3158	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Ton, feuerfesten, in rohem Zustande, unverpackt	Krzeszowice	Myslowitz transito	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Beförderung der Sendungen in offen gebauten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	16 Heller	14 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
3159	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rostfallzünder, Kokszünder, dann Koksasche	Myslowitz transito	Trzebinia	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	188 Heller für 1000 kg	166 Heller für 1000 kg	22 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
3160	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rostfallzünder, Kokszünder, dann Koksasche	Karwin	Trzebinia	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 800 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1901	**474 Heller für 1000 kg**	419 Heller für 1000 kg	55 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
3161	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Zeitungen in Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut bei Auflieferung zu Schnellzügen	Wien Nordbahnhof	Jägerndorf via Troppau	1. Die Auflieferung hat in einem oder mehreren Paketen zu erfolgen. 2. Die Zeitungspakete sind in einer stets konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher schriftlich bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, daß die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Pakete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Druck der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungs-Paket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen. 4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. 5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspakete in der Adreßstation ohne vorherige Avisierung vorzusorgen. 6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif-Teil II für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901 und Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	1431	1097	334	Im Kartierungswege		Die mindeste Transportgebühr pro Sendung beträgt 60 Heller. — Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Heller zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmäßig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmäßigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. — Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit Schnellzügen erfolgt gemäß Tarif-Teiles I, Abt. A, nur über besondere, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung, wobei die pro Sendung zugelassenen Höchstgewichte, sowie die Schnellzüge, zu welchen die Auflieferung zu erfolgen hat, festgesetzt werden
					Mähr. Schönberg				1194	887	307			

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905

Nr.	Spalte	Inhalt
1	Fortlaufende Nummer	3162
2	Die Publikation erfolgt von der	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**
3	und im Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
4	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Zeitungen in Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut bei Auflieferung zu Schnellzügen
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien Nordbahnhof
5	nach	Teschen K.O.E.
5	(Route)	via Oderberg
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Die Auflieferung hat in einem oder mehreren Paketen zu erfolgen. 2. Die Zeitungspakete sind in einer stets konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher schriftlich bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, daß die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Pakete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspaket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen. 4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. 5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspakete in der Adreßstation ohne vorherige Avisierung vorzusorgen. 6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen
7	und gilt in der Zeit	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**
8	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife
9	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Besteht kein direkter Frachtsatz
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	1092 Heller
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	
12	Art der Durchführung	Im Kartierungswege
13	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	Die mindeste Transportgebühr pro Sendung beträgt 60 Heller. Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahmsstempelgebühr von 10 Heller zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmäßig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmäßigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit Schnellzügen erfolgt gemäß Tarif-Teiles I, Abteilung A, nur über besondere, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung, wobei die pro Sendung zugelassenen Höchstgewichte, sowie die Schnellzüge, zu welchen die Auflieferung zu erfolgen hat, festgesetzt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3163	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zeitungen in Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut bei Auflieferung zu Schnellzügen	Wien Nordbahnhof	Brüx A.T.E. via Brünn—Aussig	1. Jedes Zeitungspaket muß in einer konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher schriftlich namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges aufgeliefert werden. Jedes Paket muß auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders; den Vermerk „Zeitungspaket"; die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 2. Die entfallenden Transportgebühren sind sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 3. Eine Avisierung der Zeitungspakete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adreßstation vorzusorgen. 4. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Besteht kein direkter Frachtsatz über die Route Brünn—Aussig		1464 Heller		Im Kartierungswege		Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahmsstempelgebühr von 10 Heller zur Anrechnung. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit Schnellzügen erfolgt gemäß Tarif-Teil I, Abteilung A, nur über besondere, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung, wobei die pro Sendung zugelassenen Höchstgewichte, sowie die Schnellzüge, zu welchen die Auflieferung zu erfolgen hat, festgesetzt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						pro 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
3164 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zeitungen in Ballen (Zeitungspakete) als Eilgut bei Auflieferung zu Schnellzügen	Wien Nordbahnhof via Krakau	Czernowitz	1. Die Auflieferung hat in einem oder mehreren Paketen zu erfolgen. 2. Die Zeitungspakete sind in einer stets konformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher schriftlich bekanntzugebenden Adresse mindestens 30 Minuten vor Abgang der betreffenden Züge aufzugeben. Die Pakete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rotem Grunde in schwarzem Druck der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspaket“, die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 3. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspakete in der Adreßstation ohne vorherige Avisierung vorzusorgen. 4. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen. 5. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmäßigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. 6. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. 7. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	**Tarif, Teil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1905**	3586·5	1524·0	2062·5	**Im Kartierungswege**		**Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Heller zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird.** **Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit Schnellzügen erfolgt gemäß Tarif-Teiles I, Abt. A, nur über besondere, bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung, wobei die pro Sendung zugelassenen Höchstgewichte, sowie die Schnellzüge, zu welchen die Auflieferung zu erfolgen hat, festgesetzt werden**
					Drohobycz				3070·5	1200·0	1870·5			
					Jaroslau				2937·0	1200·0	1737·0			
					Lemberg				3262·5	1200·0	2062·5			
					Przemyśl				3094·5	1200·0	1894·5			
					Rzeszów				2703·0	1200·0	1503·0			
					Stanislau				3292·5	1335·0	1957·5			
					Tarnów				2328·0	1200·0	1128·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3165 (V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905)	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Papier und Pappe (Pappendeckel), insoweit diese Artikel laut der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905 in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief nach Klasse II tarifiert werden, ferner Holzstoff in Pappenform (Holzstoffpappe)	Saybusch-Żywiec	Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exkl. Wien Nordbahnhof und Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof, sowie exkl. der Lokalbahnstrecken)	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 580 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direkte lautenden Frachtbriefen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exkl. nach Wien Nordbahnhof und Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof, dann exkl. der Lokalbahnstrecken) 0·82 Heller pro 100 kg und 1 km plus 8 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende **Firma** als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refaktie reklamierende Firma als Absenderin von Saybusch-Żywiec über die Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann nach Wien innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Sendungen von Papier und Pappe zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonifikationsfähig sind
								Tarif, Teil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1905	Heller pro 100 kg					
					Wien Nordbahnhof oder Staatsbahnhof				337	297	40			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				339	299	40			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3166	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schotter aus Pos. 8—51 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Bautsch	Hohenau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang vom 1. Jänner 1904 zum Lokalgütertarife für die Lokalbahnen	65	58	7	Im Kartierungswege		
					Prerau				42	29	13			
					Troppau K.F.N.B.				44	31	13			
					Kremsier				46	35	11			
					Olmütz K.F.N.B.				46	23	23			
					Sternberg				49	30	19			
					Napagedl				49	38	11			
					Wrbatek				49	25	24			
					Proßnitz K.F.N.B.				51	28	23			
					Otrokowitz				48	37	11			
					Ung.-Hradisch				51	41	10			
					Brünn K.F.N.B.				60	52	8			
					Holubitz				54	45	9			
					Lundenburg				62	54	8			
					Dürnkrut				68	61	7			
					Feldsberg				64	57	7			
					Grußbach-Schönau				70	63	7			
					Gänserndorf				71	65	6			
					Wagram				74	68	6			
					Marchegg K.F.N.B.				75	69	6			
					Haugsdorf				76	70	6			
					Floridsdorf				76	71	5			
					Jedlersdorf transit				76	71	5			
					Zellerndorf				77	72	5			
					Wien Nordbahnhof				77	72	5			
					Wien Nordbahn Donauuferbhf. transit				77	73	4			
					Oderberg Bhf. transit (für Sendungen nach Ratibor)				41	28	13			
					Oderberg Bhf. transit (für Sendungen nach Kreuzenort)				41	36	5			

3167 — V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 — Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, werden für Frachtgüter, welche über die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen mit direkten Frachtbriefen nach Troppau (K.F.N.B.) zur Beförderung gelangen und ab Troppau (K.F.N.B.) im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür nach Triest und Fiume loko und transito aufgegeben werden, die gemäß Nachtrages I zum Lokalgütertarife der K.F.N.B. vom 1. Juli 1899 (Seite 8) eingehobenen (Manipulations-) Gebühren im Rückvergütungswege erstattet.

Die Rückvergütung dieser Gebühren wird gegen Vorlage der Frachtbriefe bis Troppau (K.F.N.B.) geleistet.

Diese Frachtdokumente müssen die Bestätigung der Station Troppau (K.F.N.B.) darüber enthalten, daß die Sendungen in Sammelladungen von mindestens 5000 kg nach Triest und Fiume loko und transito weitergesendet wurden und von ihrem Einlangen in Troppau (K.F.N.B.) bis zur Weiterbeförderung unter Bahnaufsicht gestanden sind.

Der Rückvergütungsanspruch muß spätestens zwei Monate nach dem Einlangen der bezüglichen Sendungen in Troppau (K.F.N.B.) gestellt werden, widrigenfalls derselbe als erloschen zu betrachten ist.

Die vorgelegten Frachtbriefe werden nach geleisteter Rückvergütung nicht wieder zurückgestellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3168	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Brennholz	Ustron	Wien Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Abladen der Sendungen nach Floridsdorf, Grußbach-Schönau, Laa, Haugsdorf und Zellerndorf durch den Empfänger.*) Bei den Sendungen nach Wien Nordbahnhof wird das Abladen durch die Bahn besorgt und werden als Vergütung für diese Leistung bei der Refaktieliquidierung 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	91	81	10	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche, insofern das Abladen durch Organe des Empfängers bewirkt wurde, eine bezügliche Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen. Die genannten Frachtdokumente müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	*) Der Empfänger, welcher das Abladen dieser Sendungen durch eigene Organe bewirken lassen will, hat der Empfangsstation rechtzeitig vor Anlangen der Transporte eine schriftliche Erklärung zukommen zu lassen. (Diese Erklärung kann auch generell, jedoch längstens mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1906 abgegeben werden.) Hat der Empfänger das Abladen dieser Sendungen nicht durch eigene Organe bewirkt, so werden als Vergütung für die von der Bahn besorgte Leistung bei der Refaktieliquidierung 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht
					Wien-Nordbahn-Donauuferbhf. transito				92	82	10			
					Floridsdorf				91	81	10			
					Grußbach-Schönau				85	81	4			
					Laa				86	81	5			
					Haugsdorf				90	81	9			
					Zellerndorf				92	81	11			
					Jedlersdorf transito				91	81	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3169	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Brennholz	Friedland K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Abladen der Sendungen nach Floridsdorf, Zellerndorf, Haugsdorf, Brünn Nordbahnhof, Kadolz-Mailberg und Pernhofen-Wulzeshofen durch den Empfänger.*) Bei den Sendungen nach Wien Nordbahnhof wird das Abladen durch die Bahn besorgt, und werden als Vergütung für diese Leistung bei der Refaktieliquidierung 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 70	Heller 65	Heller 5	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche, insofern das Abladen durch Organe des Empfängers bewirkt wurde, eine bezügliche Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen. Die genannten Frachtdokumente müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein und werden nicht zurückgestellt	*) Der Empfänger, welcher das Abladen dieser Sendungen durch eigene Organe bewirken lassen will, hat der Empfangsstation rechtzeitig vor Anlangen der Transporte eine schriftliche Erklärung zukommen zu lassen. (Diese Erklärung kann auch generell, jedoch längstens mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1906 abgegeben werden.) Hat der Empfänger das Abladen dieser Sendungen nicht durch eigene Organe bewirkt, so werden als Vergütung für die von der Bahn besorgte Leistung bei der Refaktieliquidierung 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht
					Wien Nordbahn-Donauufer-bahnhof transito				71	66	5			
					Floridsdorf				70	65	5			
					Zellerndorf				71	66	5			
					Haugsdorf				69	65	4			
					Brünn Nordbahnhof				58	55	3			
					Kadolz-Mailberg				68	65	3			
					Pernhofen-Wulzeshofen				66	65	1			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
3170 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zinkweiß und Zinkgrau	Szczakowa	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 200 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen; b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Besorgung des Aufladens durch den Absender*). ad a) und b) Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	a) 363 Heller b) Verschieden	a) 268 Heller b) 264 Heller	a) 95 Heller b) Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, welche für den Fall, als das Aufladen durch Organe des Absenders bewirkt wurde, eine bezügliche Bestätigung der Versandstation tragen müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen und werden nicht zurückgestellt	*) Der Absender, welcher das Aufladen durch eigene Organe bewirken lassen will, hat die erforderlichen Wagen gemäß der Bestimmungen des Tarif-Teiles I zu bestellen. Hat der Absender das Aufladen nicht durch eigene Organe bewirkt, so wird für die bahnseits besorgte Leistung eine Vergütung in der Höhe von 2 Heller für 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht
					Wien Nordbahnhof				a) 362 Heller b) — Heller	a) 260 Heller b) — Heller	a) 102 Heller b) — Heller			
3171 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zinkweiß und Zinkgrau	Szczakowa	Olmütz transito	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	180 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen und nicht zurückgestellt werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3172	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Zinkweiß und Zinkgrau	Szczakowa	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlage auf das Schiff)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Nachweisliche Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus)	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Verschieden	243 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muß, daß die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden. Die bezeichneten Dokumente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen und werden nicht zurückgestellt	
3173	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steine, roh behauen, sowie Saum- und Bordsteine, aus der Pos. 8—51 b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Chrzanow	Wien Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	89 Heller	60 Heller	29 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen und nicht zurückgestellt werden	

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg, Heller, ad a)	9 ad b)	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg, ad a)	10 ad b)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg, ad a)	11 ad b)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3174 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rohdachpappe aus Pos. P—6/c der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, vom 1. Juli 1905	Mähr. Ostrau-Oderfurt	Wien Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 500 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif vom 1. Juli 1899	184	173	159	144	25	29	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Floridsdorf				181	170			22	26			
					Gänserndorf				165	155			6	11			
					Angern				160	151			1	7			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				185	174	161	146	24	28			

1	2	3	4	5 von	nach	6	7	8	9 Heller	10 Heller	11 Heller	12	13	14
3175 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Ölkuchen und Ölkuchenmehle der Pos. O—7, lit. b), der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Juli 1905	Oderberg	Auspitz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	**Lokalgütertarife**, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	109	88	21	Im Kartierungswege		Bei Anwendung der vorbezifferten ermäßigten Frachtsätze findet eine Rückvergütung auf Grund anderer Begünstigungen nicht statt
					Bisenz-Pisek				83	67	16			
					Branowitz				106	85	21			
					Brünn K.F.N.B.				95	76	19			
					Drösing				109	88	21			
					Dürnkrut				112	90	22			
					Feldsberg				104	84	20			
					Göding				91	73	18			
					Grußbach-Schönau				116	94	22			
					Hullein				64	55	9			
					Jedlersdorf trs.				131	109	22			
					Kojetein				64	55	9			
					Kremsier				67	57	10			
					Lundenburg				99	80	19			
					Napagedl				72	62	10			
					Olmütz K.F.N.B.				67	57	10			
					Otrokowitz				70	60	10			
					Proßnitz K.F.N.B				76	65	11			
					Rohatetz				88	71	17			
					Sternberg				73	63	10			
					Ungar.-Hradisch				77	62	15			
					Wagram				125	103	22			
					Wischau				76	65	11			
					Zellerndorf				133	110	23			
					Zborowitz				88	75	13			
					Zistersdorf				126	103	23			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3176	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend	Standing	Wien S.B. (Matzleinsdorf)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Betriebszwecken der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Eisenbahnverwaltung adressiert sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	88 Heller	—	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen und nicht zurückgestellt werden	
3177	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Frachtgüter der Klasse I	Proßnitz K.F.N.B. bezw. vice versa	Brünn Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 300 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	104 Heller	92 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen und nicht zurückgestellt werden	
3178	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut tarifiert werden	Wsetin	Oderberg transito mit Bestimmung nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes	Aufgabe als Frachtgut mit direkte nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen: Aufladen der Sendungen durch die Absender	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	212 Heller	196 Heller	16 Heller	Im Kartierungswege		
				Bistritz a. H.					216 Heller	151 Heller	65 Heller			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3179	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schleifholz bis zu 2·5 m lang, nur beim Bezuge durch inländische Zellulose-, Holzstoff- oder Papierfabriken, und daher an dieselben adressiert	Saybusch-Żywiec	Mähr. Ostrau-Oderfurt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Besorgung des Aufbezw. Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Die Frachtbriefe müssen an eine inländische Zellulose-, Holzstoff- oder Papierfabrik adressiert sein. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899	40	31	9	Im Kartierungswege		
3180	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Zinkblech (Walzzink)	Morgenroth	Galatz und Braila über Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Verbandstarife, Teil II, für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Rußland über Wien Donauuferbahnhof vom 1. April 1895 vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Rußland über Wien Donauuferbahnhof vom 1. April 1895	Centimes Gold Schnitt-Tafel I Artikel-Tarif B/c 128	115	13	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Sendungen müssen in dem in Spalte 8 genannten Donau-Umschlagsverkehre zur Abfertigung gelangen und ist der Nachweis zu erbringen, daß die ganzen Sendungen per Schiff nach Braila, bezw. Galatz weiterverfrachtet wurden. Die Gesamtgebühren für die in Spalte 5 bezeichneten Relationen ergeben sich durch Zusammenstoß der Gebühren der Spalte 9, bezw. 10 und der betreffenden tarifmäßigen Gebühren der zugehörigen Schnitt-Tafel II

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3181	V.-B. Nr. 149 v. 30. XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn** beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Bükk	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Österreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr via Sillein-Preßburg, via Lundenburg-Marchegg, bezw. via Lundenburg-Wien, Tarifheft 3, vom 1. September 1897	Heller für 1000 kg 1410	1356	54	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der Frachtermäßigung von Karwin nicht beteiligt
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					1410	1356	51			
				Szczakowa					1674	1602	72			
				Karwin					1430	1392	38			
3182	V.-B. Nr. 149 v. 30. XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Vulka-Pordány	Aufgabe als Frachtgut. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Ausnahmetarif für den Österreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr via Sillein-Preßburg, via Lundenburg-Marchegg, bezw. Lundenburg-Wien, Tarifheft 3, vom 1. September 1897	Heller für 1000 kg 1300	1244	56	Im Kartierungswege		
				Mähr. Ostrau-Oderfurt					1300	1244	56			
				Dombrau					1300	1244	56			
				Karwin					1300	1244	56			
				Trzynietz					1300	1244	56			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3183 V.-Bl. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang	beteiligten Verwaltungen	Brennholz a) bis 1·5 m Länge b) bis 1·0 m Länge	Malaczka	Wien E.W.A., Rutschengeleise	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokal- und Verbandstarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	Heller ad a) 54 ad b) 50		Im Kartierungswege		
3184 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Sand, unverpackt, der Pos. E—17 a)	Mária-Sasvár über Wien E.W.A.—Sollenau-Feuerwerksanstalt	Winzendorf Sch.B.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei				81				
3185 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905		Südbahn-Gesellschaft	Holz der Tarif-Pos. H—17 a)	Steinhaus	Pitten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokalgütertarife	Heller 70	66	Heller 4			
3186 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905		beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, der Tarif-Pos. K—5	Winzendorf	Wr. Neustadt S.B. Übergang für Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen durch die Partei			Heller 22	18·4	3·6			In dem nebenstehenden Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3187	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Eisenbahn Wien-Aspang**	beteiligten Verwaltungen	Schotter und Steine der Tarif-Pos. 8—51 a	Winzendorf	Wr. Neustadt S.B. Übergang für Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Schotter- und Steinsendungen müssen für Regiezwecke der Südbahn bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		In dem nebenstehenden Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf bereits enthalten
3188	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Mineralkohle	Grünbach-Klaus Unter-Höflein über Feuerwerksanstalt — Sollenau L.B.	Maria-Lanzendorf Station	**Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 1500 Tonnen im Jahre 1906.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Gemeinschafts-Gütertarif vom 27. August 1900	**Heller** 44 40	**Heller** 36 32	**Heller** 8 8	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1907. Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich einschließlich der Schleppbahngebühren in Grünbach-Klaus und Unter-Höflein	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen. Die bezüglichen Drucksorten können durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3189	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebführende der Schneebergbahn		Baumaterialien aller Art, als Ziegel, Kalk, Zement, Holz, Eisen u. s. w., welche zur Herstellung von Neubauten, wie: Landhäusern (Villen) und anderen, vornehmlich für Wohnungen von Sommergästen und Fremden eingerichteten Häusern bestimmt sind	allen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn (Adhäsionsstrecken)	Fischau Puchberg a. Sch.	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent Frachtnachlaß von den jeweils bestehenden Frachtsätzen mit Ausschluß der Überfuhrs- und Schleppbahngebühren mit der Maßgabe, daß den beteiligten Bahnen mindestens ein Brutto-Einheitssatz von 0·8 Heller für 100 kg und 1 km gewahrt bleibt	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Dieses Zugeständnis muß vor Beginn des Baues in Anspruch genommen werden und gelangt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche an den Reklamanten als Empfänger gerichtet sein müssen, zur Anwendung	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen; die bezüglichen Drucksorten können durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden
3190	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905		Gips, Gipsdielen, Gipsplatten	Puchberg a. Sch.	Wr. Neustadt Sch.B.B. Übergang (nur für Sendungen nach südlich Wr. Neustadt gelegenen Südbahnstationen)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			35 Heller	28 Heller	7 Heller		Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1907. Die Flüssigmachung des rückzuvergütenden Betrages erfolgt erst nach Ablauf der Gültigkeitsdauer dieser Begünstigung	

1	2	3	4		5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
										Heller	Heller	Heller			
3191 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Garn		Tattendorf	Wr. Neustadt	**Gesamtverfrachtung von mindestens 2500 t im Jahre 1906,** in welche Menge auch die über Wien E.W.A. bezogene Mineralkohle eingerechnet wird. Verzicht auf die Achsverfrachtung. In beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	22	20	2	**Im Rückvergütungswege**	Vorlage der auf die den Nachweis leistende Firma lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, bezw. der Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplikate bei Aufgabsgütern bis Ende Mai 1907	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen; die bezüglichen Drucksorten können durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden
			Garn		Tattendorf	Wien E.W.A.				32	29	3			
					oder umgekehrt										
			Güter der Tarifklasse	I	Tattendorf	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat loko und Übergang	In beliebigen Mengen			52	46	6			
				II						45	40	5			
				A mit Ausnahme von leeren Verpackungsgegenständen						42	38	4			
			Baumwolle, gepreßt		oder umgekehrt		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen			30	28	2			
					Wr. Neustadt Übergang	Tattendorf				18	12	6			
			Verpackungsgegenstände, leere		Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat loko und Übergang	Tattendorf	In beliebigen Mengen			42	30	12			
					oder umgekehrt										

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3192 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang		Eilgüter, gewöhnliche	Guntramsdorf-Kaiserau	Wr. Neustadt loko und Übergang sowie umgekehrt	Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 3500 Tonnen, und zwar mindestens 3000 Tonnen mineralische Kohle und 500 Tonnen sonstige Güter, Eil- und Stückgüter inbegriffen, im Jahre 1906. In die zu gewährleistende Menge werden auch die sonstigen in Guntramsdorf-Kaiserau aufgegebenen oder bezogenen Sendungen der reklamierenden Partei eingerechnet, jedoch ohne Teilnahme an der Rückvergütung. Die Sendungen müssen für ein mit der Haltestelle Guntramsdorf-Kaiserau in Schienenverbindung stehendes Etablissement bestimmt oder von demselben aufgegeben sein und wird für jeden auf das Abstellgeleise überstellten oder von dort abgeholten Wagen, ohne Rücksicht auf Inhalt und Gewicht der Ladung, außer den Frachtgebühren noch eine Schleppbahngebühr von einer Krone eingehoben. Von dieser Gebühr wird eine Rückvergütung nicht geleistet	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller 115	Heller 71	Heller 44	Im Rückvergütungswege	Gegen monatliche Vorlage der auf die reklamierende Partei lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, sowie der Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplikate bei Aufgabsgütern. Die Ausbezahlung des Rückvergütungsbetrages erfolgt erst nach Ablauf des Gesamtverfrachtungs-Zeitraumes	Die bezüglichen Drucksorten können durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden
			Frachtgüter der Klasse I						47	38	9			
			Frachtgüter der Klasse II						41	33	8			
			Frachtgüter der Klasse A						38	28	10			
			Frachtgüter der Klasse B						31	25	6			
			Frachtgüter der Klasse C						28	22	6			
			Frachtgüter der Sp.-T. 1						35	28	7			
			Frachtgüter der Sp.-T. 2						31	25	6			
			Frachtgüter der Tarifklassen I und II bei Aufgabe von mindestens a) 5.000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen						47 41	a) 31	16 10			
			Frachtgüter der Tarifklassen I und II bei Aufgabe von mindestens b) 10.000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen						47 41	b) 28	19 13			
3193 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Getreide der Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Trumau sowie umgekehrt	Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 1500 Tonnen im Jahre 1906, und zwar: von Getreide in vollen Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge, sowie von Mehl und anderen Mühlenerzeugnissen bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge. Bei Mehl wird die Rückvergütung auch dann geleistet, wenn in einem Wagen Sendungen für mehrere Empfänger nach ein und derselben Abgabsstation zusammengeladen werden. In das Garantiequantum sind auch die über Sollenau L.B. und Wr. Neustadt verfrachteten Mengen einzurechnen, welche jedoch an der Rückvergütung nicht teilnehmen			Heller 20	Heller 18	Heller 2		Vorlage der Aufnahmsscheine und Frachtbrief-Duplikate für aufgegebene und der Original-Frachtbriefe für angekommene Güter bis längstens Ende Februar 1907	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen.
			Mehl und andere Mühlenerzeugnisse der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen						24	a) 21	3			
			Mehl und andere Mühlenerzeugnisse der Pos. M—4 b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen						20	b) 17	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3194	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Mauer- und Dachziegel, Tegel, Tegelsteine, Sand, Erde, Schotter und Eis	Maria-Lanzendorf (Industriegeleise bei km 11·432) **sowie umgekehrt**	Wien E.W.A. loko und Übergang oder Klein-Schwechat loko und Übergang	**Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 30.000 Tonnen im Jahre 1906,** in welche Menge auch die angekommenen Güter, als Kohle u. s. w. einbezogen werden. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der betreffenden tarifmäßigen Vorschriften. Auf- und Abladen seitens des Absenders, bezw. Empfängers oder auf deren Kosten, und zwar: a) in Wien E.W.A. und Simmering E.W.A. innerhalb 10 Tagesstunden; b) in den übrigen Stationen innerhalb 24 aufeinander folgenden Tagesstunden und c) im Ziegelwerke Leopoldsdorf innerhalb 6 Tagesstunden, Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet. Die Tagesstunden werden zu a) für die Zeit vom 1. März bis Ende September von 5 Uhr früh bis 8 Uhr abends, für die Zeit vom 1. Oktober bis Ende Februar von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends, zu c) vom Augenblicke der Bereitstellung der Wagen gezählt. Für die Überstellung von Maria-Lanzendorf auf das Industriegeleise oder umgekehrt wird außer den Frachtsätzen noch eine Zuschubgebühr eingehoben, und zwar für Wagenladungen 3 Heller für je 100 kg, mindestens aber 3 Kronen für jeden Wagen; für Stückgüter 8 Heller für 100 kg	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Verschieden	6·5 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-, bezw. Duplikat-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1907	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen; die bezügliche Drucksorte kann durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3195 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel, dann Weißkalk, letzterer Artikel auch als Zuladung zu Mauer- und Dachziegel	Erlach	Wr. Neustadt	**Gesamtverfrachtung von mindestens 4000 t im Jahre 1906**, und zwar Ziegel, Weißkalk und mineralische Kohle in allen nebenstehenden Verkehrsbeziehungen, worunter mindestens 50 Wagen mineralische Kohle zur Beförderung gelangen müssen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen seitens des Absenders, bezw. Empfängers innerhalb acht Tagesstunden. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	10	8	2	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern bis Ende Februar 1907	Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen; die bezüglichen Drucksorten können durch alle Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang unentgeltlich bezogen werden
					Seebenstein				10	8	2			
			Kohlen, mineralische	Wr. Neustadt	Erlach				13	8	5			
3196 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Weißerde	Aspang	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat loko und Übergang	**Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 1000 t im Jahre 1906 in nebenstehenden Verkehrsbeziehungen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Lokalgütertarifes, Ausnahmetarif VI			40 Heller	36 Heller	4 Heller		Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende Februar 1907	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3197 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Kleie (auch Grießkleie und Gerstenkleie)	den in nachfolgender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverbandstarif, Teil II, Heft 3		Siehe nachstehende Tabelle		**Im Kartierungswege**		Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Gültigkeit

Von	Nach: Altona transit	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) transit	Brake (Oldbg.), Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen), Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen), Nordenham und Nordenham (Fischereihafen), sämtlich transit	Hamburg B. transit, Wilhelmsburg transit	Hamburg-Sternschanze transit	Harburg H. transit Harburg U.E. transit	Kratzwieck transit	Lübeck transit	Saßnitz Hafen transit (nur für die Seeausfuhr)	Stettin transit	Swinemünde transit	Warnemünde transit	Pommerensdorf transit	Grabow a. O. transit	Vulkan-Bredow transit	Züllchow transit
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig															
Budapest-Angyalföld „ -dunap. t. p. u. „ -föv.-közrakt. „ -Józsefváros „ -Kelenföld „ -Lipótváros „ -nyugoti p. u. Buda-Császárfürdö-Kiterö Köbánya-alsó p. u. „ -felsö p. u.	299	304	318	297	298	295	265	294	298	261	275	287	262	264	265	264

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3198 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 127.886/05		Frachtgüter der Klasse A	Iglau transit	Alt-Paka	Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein gütigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	155 Heller	65 Heller	90 Heller	Im Kartierungswege		Dieser Frachtsatz hat nur Gültigkeit für Sendungen, welche in Kleinmünchen, Gmunden oder Schwanenstadt mit direkten Frachtbriefen nach Alt-Paka zur Aufgabe gelangen
3199 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 133.303/05		Baumaterialien und Einrichtungs-, bezw. Ausrüstungsgegenstände	allen Stationen der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg S.N.D.V.B.	Vgl. Seite 63 des Nachtrages VIII zum Lokaltarife der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1906, Post 110 des Anhanges	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif der Ö.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898		Die im Anhange zum Nachtrag VIII, Post 110, Seite 63 des Lokalgütertarifes gewährte Frachtbegünstigung				Die Transporte müssen zum Baue der elektrischen Zentralstation der Stadt Reichenberg in Reichenberg bestimmt sein
3200 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** Z. 134.772-A 5/05	Friedländer Bezirksbahnen	Schotter (Rand- und Schlägelschotter, ausgenommen Marmorschotter)	Hermsdorf i. B.	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, bezw. der Friedländer Bezirksbahnen	Direkter Frachtsatz besteht nicht	24 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3201	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 15.239-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz des Spezialtarifes 2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil 1	Villach S.B.	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Sendungen müssen in Görz bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder auf die Lokalbahn Görz-Haidenschaft übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Verschieden	Heller 128		Im Kartierungswege		
				Gummern						141				
				Paternion-Feistritz						146				
				Rothenthurn						153				
				Spittal a. d. D.						159				
				Möllbrücke-Sachsenburg						166				
				Kleblach-Lind						171				
				Greifenburg						176				
				Dellach						180				
				Ober-Drauburg						184				
				Nicolsdorf						189				
				Dölsach						193				
				Lienz						193				
				Föderlach-Faakersee						146				
				Velden am Wörthersee						146				
				Pörtschach am See						153				
				Krumpendorf						159				
				Klagenfurt S.B.						154				
3202	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 15.239-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Bier der Pos. B—13 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Klagenfurt S.B.	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in Görz bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber auf eine dort einmündende Anschlußbahn übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	a) 255 Heller b) 213 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Franken					
3203	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 13.737-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleum in Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen	Triest	Amberg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die zur Beförderung verwendeten Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen müssen in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Das Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr, Teil II, vom 1. Jänner 1900	3·53	3·00	0·53	Im Kartierungswege		*) Besteht kein direkter Frachtsatz
					Ansbach				3·42	3·07	0·35			
					Augsburg				3·13	2·70	0·43			
					Buchloe				3·30	2·92	0·38			
					Cham				3·60	3·54	0·06			
					Dillingen (Bayern)				3·44	2·91	0·53			
					Donauwörth				3·28	2·75	0·53			
					Eichstätt Bhf.				3·30	2·96	0·34			
					Eichstätt Stadt				3·34	3·00	0·34			
					Fürth				3·42	3·07	0·35			
					Gunzenhausen				3·42	3·07	0·35			
					Hersbruck l/Pegn				3·63	3·10	0·53			
					Hersbruck r/Pegn				3·63	3·10	0·53			
					Illertissen				3·10	2·67	0·43			
					Ingolstadt Hptbhf.				3·17	2·90	0·27			
					Ingolstadt Nordbhf.				3·17	2·90	0·27			
					Kaufbeuren				3·32	3·09	0·23			
					Kaufering				3·30	2·93	0·37			
					Kronach				3·77	3·42	0·35			
					Landsberg				3·30	2·97	0·33			
					Markt Oberdorf				3·39	3·17	0·22			
					Marktschorgast				3·42	3·08	0·34			
					Münchberg				3·33	3·23	0·10			
					Neuburg a/D.				*)	2·67	—			
					Neuenmarkt-Wirsberg				*)	3·14	—			
					Neukirchen b. Sulzb.				*)	2·99	—			
					Neumarkt i. d. Obpf.				*)	3·07	—			
					Neuoffingen				*)	2·82	—			
					Neuulm				3·09	2·56	0·53			
					Nördlingen				3·27	2·92	0·35			
					Nürnberg Hptbhf.				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg-Doos				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg-Dutzendteich				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg-Mögeldorf				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg Nordbhf.				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg Nordostbhf.				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg Ostbhf.				3·42	3·07	0·35			
					Nürnberg Rangierbhf.				3·42	3·07	0·35			
					Schwandorf				3·37	3·18	0·19			
					Sulzbach i. d. Obpf.				*)	3·08	—			
					Treuchtlingen				3·31	2·96	0·35			
					Weilheim				3·28	3·23	0·05			
					Aalen				3·55	3·21	0·34			
					Aulendorf				2·74	2·56	0·18			
					Biberach				2·93	2·56	0·37			
					Eislingen				3·56	3·26	0·30			
					Göppingen				3·59	3·29	0·30			
					Mengen Württbg. St.B.				*)	2·80	—			
					Ravensburg				2·58	2·55	0·03			
					Reutlingen				3·68	3·53	0·15			
					Saulgau				2·88	2·70	0·18			
					Sigmaringen Württbg. St.B.				3·02	2·89	0·13			
					Tübingen				3·58	3·41	0·17			
					Tuttlingen				2·83	2·81	0·02			
					Ulm				3·10	2·56	0·54			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3204	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.-B.-Z. 14.984-C I/05		Baumaterialien, Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände	sämtlichen Stationen der Südbahn	Abbazia-Mattuglie	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen zum Baue der Kleinbahn Mattuglie-Abbazia-Lovrana bestimmt sein und mit an die Bauleitung dieser Bahn adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für: das Ladegewicht der zum Transporte verwendeten Wagen. / beliebige Mengen Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger; werden diese Leistungen von Eisenbahnorganen bewirkt, so ist für jede derselben eine Manipulationsgebühr von 3 Heller pro 100 kg zu entrichten	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	0·2 Heller pro 100 kg und 1 km, plus eventuell ungar. Transportsteuer, mindestens jedoch 8 Heller pro 100 kg (exkl. ungar. Steuer) / 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km, plus 6 Heller Manipulationsgebühr und eventuell ungar. Transportsteuer, mindestens jedoch 8 Heller pro 100 kg (exkl. ungar. Steuer)	Verschieden	Im Kartierungswege		
3205	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.-B.-Z. 15.521-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Schwefelkies aus der Pos. E—19 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Sillian (S.B.)	Görz (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in den nebengenannten Stationen selbst bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden, oder aber — hinsichtlich der Station Görz — auf die Lokalbahn Görz-Haidenschaft übergehen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	160 Heller	132 Heller	28 Heller	Im Kartierungswege		
				Pitten (E.W.A.)				bezw. Anhang zum Lokaltarife (Teil II) der Südbahn	Besteht kein direkter Frachtsatz	131 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3206	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahn-Güterwagen, auf eigenen Rädern laufend	Wagram K.F.N.B.	Smichow k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Effektivgewicht der Sendungen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes	166 Heller	106 Heller	60 Heller	Im Kartierungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Frachtbrief-Duplikate über den Transport von Smichow nach Wagram und auf den Reklamanten als Absender lautende Original-Frachtbriefe über den Transport von Wagram nach Smichow, vorzulegen bis Ende März 1907	
				oder umgekehrt										
				Smichow k.k.St.B.	Wagram K.F.N.B.				106 Heller	99 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege		
3207	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zement und hydraulischer Kalk der Pos. Z—1 der Güterklassifikation vom 1. Juli 1905	Golleschau	Abos	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen, bezw. Tarif, Teil II, Heft 2, des Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 82		Im Kartierungswege		
					Batizfalu					61				
					Béthárs					93				
					Káposztafalu					65				
					Kis-Ladna					80				
					Kis-Szeben					91				
					Kolozsvár				Heller 230	199	Heller 31			
					Nagy-Károly				Bestehen keine direkten Frachtsätze	172				
					Rimaszombat					109				
					Salgó-Tarjan					103				
					Vágfalva					57				
					Vychodna					56				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3208 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		**Scherben von Graphittiegeln (aus einem Gemenge von Ton und Graphit), unverpackt**	Altkladno (Station)	**Annathal-Rothau**	**1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	Lokalgütertarif	115	73	42	**Im Kartierungswege**		
					Prag (Bubna)				32	29	3			
					Reitzenhain (B.E.B.)				94	63	31			
									Heller	Heller	Heller			
3209 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn	**A) Kohlen, mineralische, und zwar Steinkohlen, auch gemahlen, Braunkohlen, Kohlenblende, Anthrazit, Kohlenschlempe, Kohlenlösche, Kohlenziegel (Briketts), Preßkohle. B) Braunkohlen- und Steinkohlenkokes, auch Gaskokes aus Leuchtgasfabriken, Kaumacit, sowie Kokeslösche**	Wickwitz	**Rodisfort**	**1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad A) das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ad B) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906**	**Gebührentarif, Teil II, der Lokalbahn Wickwitz-Gießhübl Sauerbrunn**	21	17	4	**Im Kartierungswege**		
					Gießhübl Sauerbrunn				22	17	5			
			Holz der Tarifklasse C und des Spezialtarifes 2	Gießhübl Sauerbrunn	Wickwitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen			22	17	5			
				Rodisfort					21	17	4			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
3210	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Briketts (Kohlenziegel)	a) Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; b) Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokaltarife der beteiligten Bahnen	Verschieden	Heller für 1000 kg a)	b)	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Adlerkosteletz					904	900				
					Arnau					1160	1156				
					Bad-Bělohrad					910	906				
					Častolowitz					1050	1046				
					Hohenbruck					904	900				
					Hohenelbe					1140	1136				
					Josefstadt-Jaroměř					990	986				
					Königinhof					1044	1040				
					Neupaka					980	976				
					Pelsdorf					1130	1126				
					Reichenau a. K.					1064	1060				
					Solnitz					1144	1140				
					Starkenbach-Martinitz					1100	1096				
3211	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 Buschtěhrader Eisenbahn	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle, Koks und Briketts (Kohlenziegel)		a) Halbstadt St.E.G. b) Mittelsteine St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch a) für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle und Briketts, b) für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Koks und Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife der beteiligten Bahnen	Verschieden	Pfennig für 1000 kg a)	b)	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Chodau (B.E.B.)						860	920				
				Daßnitz-Maria Kulm						910	970				
				Falkenau a. d. E.						890	950				
				Königsberg a. d. E.						920	980				
				Neusattl (B.E.B.)						870	930				
				Zieditz						900	960				
				Zwodau-Davidsthal						890	950				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 Die Publikation erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
3212	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Mauer- und Dachziegel aus Lehm (gewöhnlichem Ton)	Münchhof (k.k.St.B.)	**Annathal-Rothau**	**1. Aufgabe als Frachtgut in unverpacktem Zustande und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen (ausgenommen Abladen in Bleistadt) obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906**	**Lokalgütertarife**	29	25	4	**Im Rückvergütungswege**	**Auf die reklamierende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis längstens Ende Februar 1907**	**Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermäßigung**
						Bleistadt				26	25	1			
						Graslitz oberer Bahnhof				32	25	7			
						Graslitz unterer Bahnhof				31	25	6			
						via Chodau									
3213	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Kalk, gebrannt, und Kalkabfälle	Hlubočep	Kolleschowitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	54 Heller		Im Rückvergütungswege	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis längstens Ende Februar 1907**	**Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermäßigung**
					via Prag (Smichow)-Krupa									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3214	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Wein aus Pos. W—11 der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, mit Ausnahme von Wein in Flaschen	Rovereto		Aufgabe als Frachtgut in Mengen a) unter 5000 kg für den Frachtbrief; b) von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür; c) von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Ad a) obliegt das Auf- und Abladen der Sendungen dem Aufgeber, bezw. Empfänger; ad c) obliegt das Aufladen der Sendungen dem Aufgeber	vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Czernowitz					989 954	720			
					Dębica					755 755	571			
					Jaroslau					797 797	609			
					Lemberg					855 855	660			
					Przemyśl					814 814	624			
					Sądowa-Wisznia					831 831	639			
					Tarnopol					927 927	728			
					Tarnów					743 743	559			
3215	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—17 c) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abt. B, vom 1. Juli 1905		Wien Staatsbahnhof via Neu-Süßenbrunn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
				Rožnau						108				
				Stritesch						103				

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3216	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C	Rouschtka	Mähr.-Weißkirchen L.B. loko und trans. Wall.-Meseritsch loko u. transito Krasna	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** **Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Abladen der Sendungen durch den Empfänger.** **Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906**	**Lokalgütertarif, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898, bezw. temporärer Anhang zum Lokalgütertarife für die Lokalbahnen**	37 13 17	25 11 13	12 2 4	**Im Rückvergütungswege**	**Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche, insofern das Abladen durch Organe des Empfängers bewirkt wurde, eine bezügliche Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen. Die genannten Frachtdokumente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen und werden nicht zurückgestellt**	**a) Insoweit das Abladen dem Empfänger bereits nach den allgemeinen Tarifbestimmungen obliegt, wird im Falle der bahnseitigen Besorgung dieser Leistung die diesfalls gültige Abladegebühr durch die Station angerechnet.** **b) Insoweit das Abladen nach den allgemeinen Tarifbestimmungen der Bahn obliegt, hat der Empfänger, welcher mit Rücksicht auf vorliegendes Zugeständnis das Abladen durch eigene Organe bewirken lassen will, der Empfangsstation rechtzeitig vor Anlangen der Sendungen eine schriftliche Erklärung zukommen zu lassen. (Diese Erklärung kann auch generell, jedoch längstens mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1906 abgegeben werden.) Hat der Empfänger diesfalls das Abladen nicht durch eigene Organe bewirkt, so wird für die bahnseits besorgte Leistung eine Vergütung in Höhe der im Tarif-Teile I oder durch Kundmachung festgesetzten Abladegebühr vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht**
				Jablunka	Mähr.-Weißkirchen L.B. loko und trans. Wall.-Meseritsch loko u. transito				41 17	30 14	11 3			
				Wsetin	Mähr.-Weißkirchen L.B. loko und trans. Wall.-Meseritsch loko u. transito Krasna				46 22 26	35 18 19	11 4 7			
				Wall.-Meseritsch loko u. transito	Wsetin				22	18	4			
				Rožnau	Krasna				16	15	1			
				Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				Verschieden	25	Verschieden			
				bezw. vice versa										
			2. Grubenholz	Wsetin	Mähr.-Weißkirchen L.B. transito				46	29	17			
			3. Brennholz	Rouschtka Rožnau Zaschau	Neutitschein K.F.N.B.				34 37 32	24 28 24	10 9 8			
				Krasna Rožnau Rouschtka	Wsetin				26 37 17	19 27 14	7 10 3			
			4. Sägespäne	Rouschtka	Mähr.-Weißkirchen L.B. loko u. transito Wall.-Meseritsch transito Wsetin Neutitschein K.F.N.B.				37 13 17 41	24 8 12 24	13 5 5 17			
			5. Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (exkl. Grubenholz), insoweit selbes nach Spezialtarif 2 tarifiert wird	Mähr.-Weißkirchen L.B. loko u. transito Wall.-Meseritsch transito	Rouschtka				37 13	24 11	13 2			
				Mähr.-Weißkirchen L.B. loko und trans. Wall.-Meseritsch transito	Wsetin				46 22	29 17	17 5			
				Wsetin Rožnau Zaschau	Rouschtka				17 28 23	13 19 17	4 9 6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3217	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Schafwollgarn, ein- oder mehrdrähtiges	Vöslau-Gainfarn S.B.	Kolomea	**Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen**	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	870 Heller		Im Kartierungswege		
3218	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Erdwachs, rohes, unverpacktes, aus der Pos. A—46 c) der am 1. Jänner 1906 gültigen Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B	Borysław Drohobycz	Monfalcone S B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	331 328		Im Kartierungswege		
3219	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Steinkohlenteerpech	Zabrze Koksanstalt	bis zum Schnittpunkte Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Tarife für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Rußland über Wien Donauuferbahnhof vom 1. April 1895 vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1906	Tarif für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Rußland vom 1. April 1895 (Schnitt-Tafel I)	Besteht keiner	129 Centimes in Gold		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3220	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ziegel (Mauer- und Dachziegel), laut Pos. 17 im Ausnahmetarif IV—a) des für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gültigen Lokalgütertarifes vom 1. Juli 1899	Zistersdorf	Stadlau via Neu-Süßenbrunn	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Transporte durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	41 Heller		Im Kartierungswege		
							vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906		Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlegt sein müssen. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahnhof				32	26	6			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				32	27	5			
					Floridsdorf				31	26	5			
		Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Stadlau via Süßenbrunn			Vorstehender Kartierungsfrachtsatz laut Absatz 1	41 Heller	36 Heller	5 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3221 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 12.698-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Zement der Pos. Z—1 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Waldmühle	Wien Ö.N.W.B. transit Wien Ö.N.W.B. loko Wien K.F.N.B. transit Wien K.F.N.B. loko Wien St.E.G. transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife (Teil II), bezw. Wiener Überfuhrtarif	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 22 33 22 38 22		Im Kartierungswege		
3222 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 15.036-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Holzschachteln aus der Pos K—22 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Mittelwalde (Ö.N.W.B.) Wichstadtl-Lichtenau (Ö.N.W.B.) Senftenberg (Ö.N.W.B.)	Trient (Trento) S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 486 503 531		Im Kartierungswege		
3223 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 13.489-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Sensen, Sicheln und Strohmesser der Pos. E—5 c) und d) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, vom 1. Juli 1905	Thalheim (k.k.St.B.) Wolfsberg (k.k.St.B.)	Wien Nordbahnhof loko	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 165 209		Im Kartierungswege		
				Thalheim (k.k.St.B.) Wolfsberg (k.k.St.B.)		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				154 188				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3224 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Südbahn-Gesellschaft S.B. Z. 11.439-C I/05	k. k. österr. Staatsbahnen	Leder (auch verpackt) der Pos. L—3	Schönstein-Bad Topolschitz	Budapest (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	285 Heller		Im Kartierungswege		Der durch diese Frachtsätze eintretende Frachtnachlaß wird von der Lokalbahn Cilli-Wöllan getragen
			Häute der Pos. H—2	Budapest (S.B.)	Schönstein-Bad Topolschitz					285 Heller				
3225 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Häute der Pos. H—2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wien (Matzleinsdorf)	Schönstein-Bad Topolschitz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Auflieferung eines Quantums von mindestens 300 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Verlautbarter Kartierungsfrachtsatz	267 Heller	219 Heller	48 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direktion der Südbahn-Gesellschaft (Kontrolle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
3226 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Häute der Pos. H—2—b	Triest	Schönstein-Bad Topolschitz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Tarif für den Österreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft I, bezw. Lokalgütertarife (Teil II)	Besteht kein direkter Frachtsatz	183 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3227	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.423-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Milch als Eilgut	Winzendorf (Station der Schneebergbahn)	Wien Südbahnhof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Verkehrsleitung über Wr. Neustadt—Mödling	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife (Teile II)	Bestehen keine direkten Frachtsätze	106 Heller		Im Kartierungswege		
			Milchgefäße, leere, gebrauchte, mit den Eigentumsmerkmalen des Besitzers versehen, als Eilgut	Wien Südbahnhof	Winzendorf (Station der Schneebergbahn)					83 Heller				
3228	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft**	Steiermärkischen Landesbahnen	Schotter und Sand	Preding	Stainz	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Schmalspurwagen unter Aufrechthaltung der für die ermäßigten Wagenladungsklassen gültigen Tarifbestimmungen. Die Umladung von den Vollbahnwagen in die Schmalspurwagen in der Station Preding-Wieselsdorf hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	12·8	6·4	50 Prozent 6·4	Im Kartierungswege		
3229	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.285-C I/05	beteiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle)	Wies (G.K.B.)	Bludenz (k.k.St.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 203		Im Kartierungswege		
					Bregenz (k.k.St.B.)					212				
					Dalaas (k.k.St.B.)					199				
					Götzis (k.k.St.B.)					207				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3230 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Südbahn-Gesellschaft	Steiermärkischen Landesbahnen	Alteisen	Kapfenberg Südbahn und vice versa	Stationen und Frachthaltestellen der Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen in der Aufgabs-, bezw. Bestimmungsstation ist durch die Partei auf ihre Kosten zu veranlassen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Die Sätze der ermäßigten Wagenladungsklasse plus 4 Heller Umladegebühr pro angefangene 100 kg für die Umladung in die Schmalspurwagen	Verschieden	Im Kartierungswege		
3231 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Güter aller Art	Kapfenberg Südbahn und vice versa	der in km 4 gelegenen Holzschleiferei der Firma Haberler & Cie.	Auflieferung von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Schmalspurwagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten zu besorgen			a) 15·6 b) 10·4	a) 11·7 b) 7·8	25 Prozent a) 3·9 b) 2·6			a) Frachtsätze für Güter der gewöhnlichen Wagenladungsklasse; b) Frachtsätze für Güter der ermäßigten Wagenladungsklasse
3232 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905				Kapfenberg Lokalbahn und vice versa	der in km 4 gelegenen Holzschleiferei der Firma Haberler & Cie.				a) 15·6 b) 10·4	a) 11·7 b) 7·8	25 Prozent a) 3·9 b) 2·6			
3233 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Baumaterialien und maschinelle Einrichtungen aller Art	sämtlichen Stationen der Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen	sämtlichen Stationen der Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen	Die Sendungen müssen für Neubauten industrieller Etablissements bestimmt sein und sind die betreffenden Transporte noch vor ihrer Effektuierung bei der betriebführenden Verwaltung anzumelden			Verschieden	Verschieden	50 Prozent	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3234 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft**	Steiermärkischen Landesbahnen	Leere zurückgehende Fässer aus welchem Holze, wie leere Säcke	Kapfenberg Südbahn trs.	Au-Seewiesen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in jedem Gewichte. Die Fässer wie Säcke müssen von Gipstransporten herrühren, welche in der Relation Au-Seewiesen—Kapfenberg Südbahn trs. zur Verfrachtung gelangten	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	54	30	24	Im Kartierungswege		
3235 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Gips	Au-Seewiesen	Kapfenberg Südbahn trs.	Einhaltung der für die ermäßigte Wagenladungsklasse gültigen Tarifbestimmungen			22·4	17	5·4			
3236 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Kohle, mineralische, Braunkohle (Lignit) und Glanzkohle						22·4	16	6·4			
3237 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905			Kohle	Gonobitz	Pöltschach trs.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro zur Verwendung kommenden Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen			16	12	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3238 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft**	Steiermärkischen Landesbahnen	**Holz**	Gonobitz	Pöltschach trs.	**Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Schmalspurwagen, bezw. 10.000 kg pro Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Sendungen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	Lokaltarif	16	12	4	Im Kartierungswege		
3239 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft**	Steiermärkischen Landesbahnen	**Föhren-, Fichten-, Lärchen- und Tannenzapfen**	Gonobitz	Pöltschach trs.	**Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Schmalspurwagen, bezw. 10.000 kg pro Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Sendungen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906**	Lokaltarif	24	16	8	Im Kartierungswege		
3240 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Österr. Nordwestbahn** Z. 133 062/05	beteiligten Verwaltungen	Gußstahl in Zaggeln	Alt-Kladno	**Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz**	**Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906**	**Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. Februar 1905**	Pfg. 54	Pfg. 51*)	Pfg. 3	Im Rückvergütungswege	**Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg seewärts, Harburg seewärts oder Lübeck seewärts. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen**	***) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfg. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag**
					Aussig-Landungsplatz				51	48	3			
					Schönpriesen-Umschlag				51	48*)	3			
					Dresden-Elbkai				76	73	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Pfennig	Pfennig	Pfennig			
3241	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn** Z. 135.272/05	beteiligten Verwaltungen	Ölfrüchte und Ölsaaten aller Art	Dresden-Elbkai	Oderberg	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief und bei Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen im Jahre 1906	ab 1. Jänner 1906 bis **Ende Dezember 1906**	Elbeumschlags-Tarif für Österreich vom 1. Jänner 1904	121	116	5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport ab Umschlagplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1907 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					80	75*)	5			
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					85	80*)	5			
									Franken Gold pro Achse					
3242	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 24.923/05, bezw. 24.262/04	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, und zwar: a) Personenwagen b) Güterwagen	Stauding (Station der K.F.N.B.)	Konstantinopel	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 23 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil II, Heft 1, für den direkten Verkehr zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, gültig vom 1. Jänner 1906	a) 282·33 b) 196·48	a) 256·43 b) 179·16	a) 25·90 b) 17·32	Im Kartierungswege		
				Smichow (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)					a) 294·66 b) 209·41	a) 269·19 b) 192·38	a) 25·47 b) 17·03			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3243 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Böhmischen Nordbahn** Z. 36.824/05	Böhmischen Kommerzialbahnen	Saturationsschlamm	Neratovic	Detenic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Parteien	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife	54 Heller	40 Heller	14 Heller	Im Kartierungswege		
3244 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Böhmischen Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Milch der Pos. M—24 und leer retourgehende Milchkannen*) als Eilgut	Jungbunzlau	Nusle-Vršovic	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife		93	Verschieden	Im Kartierungswege		*) Für die leer retourgehenden Milchkannen in umgekehrter Richtung
				Liblic-Bisic						63				
3245 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Böhmischen Nordbahn** Z. 37.268/05		Holzwolle	Rabstein	Prag B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, bezw. Anhang	Heller 122	Heller 80	Heller 42	Im Kartierungswege		
			Schotter und Bruchsteine	Josefsthal-Kosmanos	Chrasterhof*)	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei			14	11	3			*) Die Sendungen müssen an die Länderbank oder die Domäne des Grafen Rud. Ferd. Kinsky adressiert sein
					Kuttenthal				10	9	1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3246 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		mineralische Kohle, Koks und Briketts			Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für a) das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle und Briketts, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Koks. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		
				Dallwitz	Neudau				96	88	8			
				Dallwitz	Schlackenwerth				118	88	30			
				Neudau	Schlackenwerth				96	88	8			
				oder umgekehrt										
3247 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut in vollen Wagenladungen	a) Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Smečna-Sternberg, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; b) Střebichowitz-Winařitz (Libuschiner Schacht und Betriebsstelle Tuhaň), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna	Kolleschowitz (Station)	**Mindestverfrachtung von 1000 Tonnen (à 1000 kg)** innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Absender. Einhaltung der Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	ad a) Lokalgütertarif und ad b) Tarif für den direkten inländischen Kohlenverkehr	Heller für 1000 kg a) 538 b) 580	a) 512 b) 554	a) 26 b) 26	Im Rückvergütungswege	Bahnseits beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen bis spätestens 28. Februar 1907; die Duplikat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publikation erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg a)	9 b)	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg a)	10 b)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg a)	11 b)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
3248 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Kohlenziegel (Briketts)	a) Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Směčna-Sternberg, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; b) Střebichowitz-Winaritz (und Libuschiner Schacht), Station der Lokalbahn Swolenowes-Směčna		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Tarif für den Transport mineralischer Kohle, Koks und Briketts aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Kohlenreviere nach Stationen der Böhmischen Commercialbahnen, Österr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1900	Heller für 1000 kg						Im Kartierungswege		
					Einsiedel				926	922	669	669	257	253			
					Eisenbrod				926	922	866	862	60	60			
					Engenthal-Jeseny				984	980	924	920	60	60			
					Friedland i. B.				940	936	669	669	271	267			
					Habendorf				926	922	669	669	257	253			
					Klein-Skal				926	922	866	862	60	60			
					Langenbruck-Hermannsthal				926	922	748	744	178	178			
					Liebenau				926	922	748	744	178	178			
					Liebstadtl				926	922	866	862	60	60			
					Nawarow				998	994	938	934	60	60			
					Raspenau				926	922	669	669	257	253			
					Reichenau b. Gablonz				926	922	748	744	178	178			
					Reichenberg S.N.D.V B.				926	922	650	650	276	272			
					Seidenberg S.N.D.V.B.				982	978	694	694	288	284			
					Semil				926	922	866	862	60	60			
					Swarow-Hammer				1024	1020	964	960	60	60			
					Tannwald-Schumburg				1050	1046	990	986	60	60			
					Tschernhausen				974	970	694	694	280	276			
					Weigsdorf				964	960	694	694	270	266			
3249 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Geräucherte und marinierte Heringe als Eilgut	Schmiedeberg (B.E.B.)	Nußdorf, Wien II (K.F.J.B.)	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen pro Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 641		Heller 530		Heller 114		Im Kartierungswege		
					Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)				644		556		88				
			als Frachtgut		Nußdorf, Wien II (K.F.J.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen			Es bestehen keine direkten Frachtsätze		ad a) 466	ad b) 417					
					Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)						478	429					

1	2	3	4	5		6	7	8	9			10			11			12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller ad a)	b)	c)	Heller ad a)	b)	c)	Heller ad a)	b)	c)			
3250	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl der Positionen E—7, 8, 9 und 10 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1905, einschließlich Rohstahl	Altkladno	a) Annathal-Rothau b) Karlsbad (B.E.B.) transit c) Komotau (B.E.B.)	1. **Mindestverfrachtung von 3000 Tonnen (zu 1000 kg).** Zur Ergänzung des Quantums können entsprechende Sendungen von Annathal-Rothau nach Chodau (und Neudek), sowie umgekehrt verwendet werden. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	73	63	—	69	59	—	4	4	—	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Komotau und nach Rakonitz auf die reklamierende Firma als Absender lautende Duplikat-Frachtbriefe, bei allen übrigen Sendungen dagegen auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1907 an die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Diese Dokumente dürfen keinen anderen als eventuelle, auf die Rückvergütung von Parteiübergebühren und Frachtzuschlägen bezughabende Rückvergütungsstempel der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn tragen und werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
				Kladno					70	60	—	60	49	—	10	11	—			
				Komotau (B.E.B.)					49	37	—	44	30	—	5	7	—			
				Kralup (B.E.B.)					76	67	55	69	62	41	7	5	14			
				Prag (Bubna)					76	67	55	69	62	42	7	5	13			
				Prag (Sandthor)					76	67	55	69	62	42	7	5	13			
				Prag (Smichow)					77	68	56	69	62	43	8	6	13			
				oder umgekehrt																
				Rakonitz (B.E.B.)	Annathal-Rothau				64			60			4					
					Komotau (B.E.B.)				41			32			9					
				oder umgekehrt																
				Rakonitz (B.E.B.)	Karlsbad (B.E.B.) und Karlsbad K.J. transit				54			51			3					
				oder umgekehrt																

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3251 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Schamotteziegel (Schamottesteine), unverpackt	Münchhof (k.k St.B.)		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	Heller	Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
					Aussig (A.T.E.)				81	74				
					Bodenbach (k.k.St.B. und St.E.G.)				92	85				
					Dux (A.T.E.)				70	63				
					Teplitz (A.T.E.)				74	67				
					Teplitz-Waldthor				74	67				
3252 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn						vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1907	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermäßigung
			Roher Ton der Tarifklasse C	I.		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen				I.				
				Komotau (B.E.B.)	Kladno (Station)				48	41 (exkl. Einfahrtsgebühr in Kladno)	7			
			Dach- und Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Ziegelmaterial), mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine	II.	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen				II.				
				Kralup (B.E.B.)					18	16	2			
				Zakolan					14	12	2			
				Brandeisl					11	9	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller					
3253	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn** beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—15 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr., ungar. und bosnisch-herzegow. Eisenbahnen vom 1. Juli 1905	Aussig (A.T.E.)	Eger (B.E.B.) oder Franzensbad (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 3 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes gültig vom 1. Jänner 1905	130	114	16	Im Kartierungswege		Instradierung ab Aussig (A.T.E.) via Komotau (B.E.B.); ab Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen via Aussig—Komotau (B.E.B.)
				Nestomitz (Zuckerfabrik)					132	110	22			
				Schönpriesen					132	112	20			
				Aussig (A.T.E.)	Graslitz oberer Bahnhof oder Graslitz unterer Bahnhof			Tarife, Teil II, Heft 1 und 2 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes gültig vom 1. Oktober 1901	Verschieden	126	Verschieden			
				Nestomitz (Zuckerfabrik)						122				
				Schönpriesen						124				
3254	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn** beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art, soweit deren Zusammenladung gestattet ist	Reichenberg (A.T.E. und S.St.B.)	Teplitz	1. Aufgabe als Frachtgut ad a) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, ad b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, bezw. Tarif, Teil II, Heft 4, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	Verschieden	a) 118 Heller b) 105 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3255	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Steinkohlen	Duby (Mayrauschacht)	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Die Sendungen müssen in der Bestimmungsstation bahnseits mittels Schleppbahn abgestreift werden. 3. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	132 Heller für 1000 kg	*) 80 Heller für 1000 kg	52 Heller für 1000 kg	Im Kartierungswege		*) In diesem Frachtsatze ist der Grubenfeldzuschlag bereits enthalten; dagegen wird für die Abstreifung in Altkladno die diesbezüglich festgesetzte Schleppbahngebühr abgesondert eingehoben
3256	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Steinkohle als Frachtgut in vollen Wagenladungen	a) Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Smečna-Sternberg, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; b) Střebichowitz-Winařitz (Libuschiner Schacht und Betriebsstelle Tuhaň), Station der Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn: (siehe unten)	Einhaltung der Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	ad a) Lokalgütertarif und ad b) Tarif für den direkten inländischen Kohlenverkehr	(siehe unten)	(siehe unten)	(siehe unten)	Im Rückvergütungswege	Bahnseits beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen bis spätestens 28. Februar 1907; diese Duplikat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

Nr. 3256 — Heller für 1000 kg

Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:	9 a)	9 b)	10 a)	10 b)	11 a) u. b)
Annathal-Rothau Eger Franzensbad Klingenthal Mostau-Nebanitz Graslitz ob. Bhf. Graslitz unt. Bhf. Tirschnitz	700	742	616	658	84
Bleistadt	692	734	616	658	76
Chodau	634	676	616	658	18
Daßnitz-Maria Kulm	686	728	616	658	70
Falkenau a. d. Eger	664	706	616	658	48
Hartenberg	682	724	616	658	66
Königsberg a. d. Eger	698	740	616	658	82
Krima-Neudorf	570	612	545	587	25
Kupferberg	608	650	567	609	41
Neusattl	644	686	616	658	28
Preßnitz-Reischdorf	596	638	567	609	29
Reitzenhain	604	646	545	587	59
Schmiedeberg	632	674	567	609	65
Sebastiansberg	586	628	545	587	41
Sonnenberg	582	624	567	609	15
Weipert	662	704	567	609	95
Zieditz	670	712	616	658	54
Zwodau-Davidsthal	666	708	616	658	50

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3257 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Beraun	Einsiedel (S.N.D.V.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1905	98 Heller (bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens)	94 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		
3258 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn		Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten, dann Malz bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Für in der Station Saaz (B.E.B.) aus den daselbst gepachteten Bahnmagazinen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gelangende Sendungen wird in dem Maße, als innerhalb der dieser Aufgabe vorangegangenen 100 Tage in die betreffenden Magazine solche Sendungen eingelagert wurden, welche über die Linien der Buschtěhrader Eisenbahn in Saaz (B.E.B.) angelangt und auf diesen Linien mindestens 70 km befördert worden sind, vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, die tarifmäßig eingehobene Manipulationsgebühr per 8 Heller für 100 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Transport bis Saaz (B.E.B.) und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe für den Transport ab Saaz (B.E.B.) auf 2 Heller pro 100 kg ermäßigt, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits besorgt wurde und im übrigen die für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen eingehalten werden. Die Frachtdokumente müssen jedesmal spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Saaz (B.E.B.) bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung Für in der Station Saaz (B.E.B.) über fremde Eisenbahnen anlangende und daselbst in die gepachteten Bahnmagazine eingelagerte Sendungen wird in dem Maße, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazine solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 70 km befördert werden, vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906, die tarifmäßig eingehobene Manipulationsgebühr per 8 Heller für 100 kg im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Transport bis Saaz (B.E.B.) und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe für den Transport ab Saaz (B.E.B.) auf 2 Heller pro 100 kg ermäßigt, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits besorgt wurde und im übrigen die für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen eingehalten werden. Die Frachtdokumente müssen jedesmal spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Saaz (B.E.B.) bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung										
3259 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Buschtěhrader Eisenbahn		Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten, dann Malz bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Für in der Station Prag (Smichow) (B.E.B.) über Vyšehrad anlangende und in ersterer Station in die gepachteten Bahnmagazine eingelagerte Sendungen wird in dem Maße, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazine solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 100 km befördert werden, vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, die tarifmäßig erhobene Manipulationsgebühr von 8 Heller pro 100 kg gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Transport bis Prag (Smichow) (B.E.B.) und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich bestätigten Duplikat-Frachtbriefe für den Transport ab Prag (Smichow) (B.E.B.) rückvergütet, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits ausgeführt wurde und im übrigen die für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen eingehalten werden. Die Frachtdokumente müssen jedesmal spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Prag (Smichow) (B.E.B.) bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3260	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Leere, gebrauchte Emballagen	Lieben (Ö.N.W.B.)	Lobositz (A.T.E.)	1. Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarife der beteiligten Bahnen, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, des Österreichischen Eisenbahnverbandes, vom 1. Jänner 1899	Es besteht kein direkter Frachtsatz	40 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, in welchen ein mit der Station Lobositz (St.E.G.) in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger erscheinen muß, vorzulegen bei der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Teplitz bis längstens Ende Februar 1907	
			Leinöl in Fässern	Lobositz (A.T.E.)	Lieben (Ö.N.W.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.			79 Heller	75 Heller	4 Heller		Gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe, in welchen ein mit der Station Lobositz (St.E.G.) in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Absender bezeichnet sein muß, vorzulegen bei der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Teplitz bis längstens Ende Februar 1907	
3261	V.-B. Nr. 149 v. 30. XII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**		Mineralische Kohle	Dentsch-Kralupp	Rakonitz (B.E.B.) loko	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	364 Heller für 1000 kg	344 Heller für 1000 kg	20 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. März 1907	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905

Spalte	Inhalt
1. Fortlaufende Nummer	3262
2. Die Publikation erfolgt von der	Buschtěhrader Eisenbahn
3. und im Namen der	
4. Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Steinkohle als Frachtgut in vollen Wagenladungen
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; Střebichowitz-Winařitz (Libuschiner Schacht und Betriebsstelle Tuhaň); Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna
nach	Sachsen und Norddeutschland. I. Über Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Leisnig—Naunhof—Borsdorf und östlich hiervon) und Norddeutschland (und zwar nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Belleben—Halberstadt—Seesen—Holzminden und südlich hiervon);*) II. über Weipert nach Sachsen und Norddeutschland;*) III. über Klingenthal nach Sachsen und Norddeutschland;*) IV. über Franzensbad nach Sachsen*)
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Mindestverfrachtung von 3000 Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Absender. Einhaltung der Tarifbestimmungen
7. und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906
8. Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif samt Anhang. Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif
9. Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	ad I. Mark 13·0, ad II. Mark 15·0, ad III. Mark 14·8, ad IV. Mark 14·8 (nach Fleissen und Voitersreuth Kronen 17·4) für 10.000 kg
12. Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
13. Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Bahnseits beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1907; diese Duplikat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt
14. Besondere Bemerkungen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Buschtěhrader Eisenbahn gewährt; sollten diese Anteile während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses eine Kürzung erfahren, so werden um den gleichen Betrag auch die Nachlässe verringert. Änderungen der Tarife infolge Erhöhung oder Ermäßigung der Gebührenanteile der beteiligten übrigen Bahnen haben dagegen auf die Höhe der Nachlässe keinen Einfluß.

*) Über welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	**Besondere Bemerkungen**
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3263	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut in vollen Wagenladungen	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn; Střebichowitz-Winařitz (Libuschiner Schacht und Betriebsstelle Tuhaň), Station der Lokalbahn Swolenowes-Smečna	a) Eger (B.E.B.) und Franzensbad (B.E.B.) für Regiekohle der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen); Asch, Haslau (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen); Stationen der Lokalbahn Asch-Roßbach. b) Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (außer Asch, Haslau, Neubäu, Straubing, Ahrain, Egglkofen, Poing, Grafing, Glonn, Westerham und den östlich von diesen Stationen gelegenen); sämtlichen Stationen des unter γ) genannten Tarifes; den über Franzensbad instradierenden Stationen des unter δ) genannten Tarifes*)	**Mindestverfrachtung von 20.000 Tonnen (à 1000 kg)** innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Absender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen muß an eine Dienststelle der letzteren aufgegeben und im Lokalverkehre, bezw. im direkten inländischen Kohlenverkehre bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1906	α) Lokalgütertarif und Tarif für den direkten inländischen Kohlenverkehr; β) Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif; γ) Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif; δ) Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif	Verschieden	Verschieden	ad a) 14 Kronen für 10.000 kg ad b) 12 Mark für 10.000 kg Bei einer Mindestverfrachtung von 28.000 Tonnen erhöht sich der Nachlaß um ad a) 3·4 Kronen für 10.000 kg ad b) 2·8 Mark für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnseits beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1907; diese Duplikat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Buschtěhrader Eisenbahn gewährt, sollten diese Anteile während der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses eine Kürzung erfahren, so werden um den gleichen Betrag auch die Nachlässe verringert. Änderungen der Tarife infolge Erhöhung oder Ermäßigung der Gebührenanteile der beteiligten übrigen Bahnen haben dagegen auf die Höhe der Nachlässe keinen Einfluß.

*) Über welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3264 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4, dann Schälerbsen und geschälte Hirse aus der Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Juli 1905			1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 10.000 kg pro Frachtbrief, bezw. pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen rücksichtlich des Verkehres mit Saaz (B.E.B.) bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag und rücksichtlich des Verkehres mit Saaz (k.k.St.B) bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen bis längstens Ende Jänner 1907; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermäßigung
				Saaz (B.E.B.)	Brüx (A.T.E.)				34	31	3			
				oder umgekehrt										
				Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Aussig (A.T.E.)				67	63	4			
					Dux				41	37	4			
					Karbitz				62	58	4			
					Maria-Ratschitz				47	44	3			
					Preschen				50	47	3			
					Schönfeld (A.T.E.)				63	59	4			
					Settenz				55	50	5			
					Teplitz				55	50	5			
					Teplitz-Schloßgarten				63	56	7			
					Türmitz				64	60	4			
					Ullersdorf				54	50	4			
					Wisterschan				63	58	5			
				oder umgekehrt										
3265 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Buschtěhrader Eisenbahn**		mineralische Kohle	Smečna-Sternberg	Lana	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 1a	220 Heller für 1000 kg	170 Heller für 1000 kg	50 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die reklamierende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 28. Februar 1907	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
									Heller					
3266	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Brennholz	Rožnau	Wien Nordbahnhof	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Abladen der Sendungen nach Floridsdorf, Zellerndorf und Brünn durch den Empfänger.**) Bei den Sendungen nach Wien Nordbahnhof wird das Abladen durch die Bahn besorgt und werden als Vergütung für diese Leistung bei der Refaktieliquidierung 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokaltarife	80	70	10	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche, insofern das Abladen durch Organe des Empfängers bewirkt wurde, eine bezügliche Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen. Die genannten Frachtdokumente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen und werden nicht zurückgestellt	
					Floridsdorf				79	70	9			
					Zellerndorf				80	70	10			
					Brünn				66	55	11			
				Střitesch*)	Wien Nordbahnhof				75	70	5			
					Floridsdorf				74	70	4			
					Zellerndorf				75	70	5			
					Brünn				61	55	6			

*) Die in Spalte 10 angeführten Frachtsätze von Střitesch finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Brennholztransporte Anwendung, welche von Střitesch nach Krasna aufgegeben, dort nicht abgenommen, sondern vor Abladung mit neuen Frachtbriefen nach Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Zellerndorf oder Brünn weitergesendet werden. In diesem Falle erfolgt die Liquidierung gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbriefe über die Beförderung von Střitesch nach Krasna und der bezüglichen, auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplikate über die Weitersendung von Krasna, auf welchen seitens letzterer Station bestätigt sein muß, daß die Sendung in Střitesch aufgegeben und vor Abladung weitergesendet wurde. Die bezeichneten Frachtdokumente sind innerhalb der in Spalte 13 angegebenen Frist vorzulegen und werden nicht zurückgestellt.

**) Der Empfänger, welcher das Abladen dieser Sendungen durch eigene Organe bewirken lassen will, hat der Empfangsstation rechtzeitig vor Anlangen der Transporte eine schriftliche Erklärung zukommen zu lassen. (Diese Erklärung kann auch generell, jedoch längstens mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1906 abgegeben werden.) Hat der Empfänger das Abladen dieser Sendungen nicht durch eigene Organe bewirkt, so werden als Vergütung für die von der Bahn besorgte Leistung bei der Refaktieliquidierung 2 Heller pro 100 kg vom Refaktiebetrage in Abzug gebracht

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3267	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holz, insoweit selbes in den Ausnahmetarif 11 des Lokalgütertarifes für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 fällt	Frankstadt a./R.	Granica	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis Ende Dezember 1906	Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	57	55	2	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegt sein müssen und nicht zurückgestellt werden	
				Friedek-Mistek					53	49	4			
				Friedland					55	52	3			
				Lobnitz					38	35	3			
				Skotschau					42	38	4			
				Dobrau					51	48	3			
				Teschen K.F.N.B.					46	42	4			
									Heller	Heller	Heller			
3268	V.-B. Nr 149 v. 30./XII. 1905	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Ziegel der Pos. Z—5 und Steine der Pos. S—51 a) und b) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I. Abteilung B. vom 1. Juli 1905	Zistersdorf	Eichhorn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Temporärer Anhang zum Lokalgütertarife für die Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	12	8	4	Im Kartierungswege		
					Nieder-Absdorf				12	8	4			
					Ringelsdorf				12	8	4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3269	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Österr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen	Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege gültigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. Februar 1905				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. Februar 1905 für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Dokumente	Die vollständigen, auf dieses Zugeständnis bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. Jänner 1906 zur Einführung kommenden Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich enthalten
3270	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—5 des Tarif-Teiles 1	Bürmoos	Oberndorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen tarifmäßigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für den Bau, bezw. die Umlegung des Marktes Oberndorf bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif	10 Heller	8 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3271	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Südbahn-Gesellschaft** S.B. Z. 14.710-C I/05	Getreide aus Pos. G—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	a) Lepsény b) Polgardi und Szabadbattyán	Ebenfurth	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief. 3. Die Sendungen müssen in einer der in der Rubrik „nach" bezeichneten Stationen mittels Straßenfuhrwerk abgeführt oder von einem durch Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden oder, sofern diese Station eine Übergangsstation auf eine Anschlußbahn ist, mit direkten, nach einer Station dieser Anschlußbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	Heller a) 132 b) 153	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Grammat-Neusiedl					a) 133 b) 154				
					Miterndorf-Mosbrunn					a) 147				
					Pottendorf-Landegg					a) 146				
					Ober-Eggendorf					a) 146				

3272 — V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 — **Südbahn-Gesellschaft** — S.B. Z. 15.002-C I/05

Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zur Erweiterung eines Fabriksetablissements in Klagenfurt bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1906, ab sämtlichen österreichischen Südbahnstationen nach Klagenfurt der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes, Teil II, der Südbahn unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3273 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 50/02, bezw. 24.923/05	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	sämtlichen in den Tarifen, Teil II, Heft 1 und 2, des direkten Güterverkehres zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei aufgenommenen Stationen	Zimony	Die Sendungen müssen an das Zimonyer Lagerhaus der Landes-Lagerhäuser-Aktiengesellschaft adressiert und aus diesem Lagerhause nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung in Teilsendungen nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter expediert werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Direkter Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits, ferner Lokal- und Verbandstarife	Verschieden	Die in den direkten Tarifen zwischen Österreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits in der Schnitt-Tariftabelle, Abteilung A, enthaltenen, um die auf die Zimonyer Verbindungsbahn entfallenden, in dieselben eingerechneten Taxen gekürzten Schnitt-Frachtsätze	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufgabsrezepisse, bezw. Duplikat-Frachtbriefe, ferner die auf das Zimonyer Lagerhaus als Aufgeber lautenden, auf jene Teilsendungen bezüglichen Aufgabsbescheinigungen, welche aus den Lagerhäusern nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter befördert werden. An Stelle der letzteren werden auch solche nach Zimony lautende Original-Aufgabsdokumente angenommen, auf welchen seitens der Station Zimony die auf die Weitersendung bezüglichen Daten amtlich bestätigt worden sind	Die Differenz zwischen den faktisch bezahlten und den laut Kolonne 10 bewilligten Frachtsätzen wird nur rücksichtlich jenes Gewichtsquantums vergütet, dessen Weiterbeförderung ab Zimony durch die in Kolonne 13 bezeichneten Dokumente nachgewiesen wird. Bezüglich der Klassifikation und Frachtberechnung ist das Gewichtsquantum der nach Zimony beförderten Sendungen maßgebend

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3274	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen**		Phosphate, mineralische, der Pos. D–11 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Abteilung B, vom 1. Juli 1905	Monfalcone	Cervignano Reichsgrenze	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen mit internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und nach Stationen der Società Veneta bestimmt sein	vom 2. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	17 Heller	9 Heller	8 Heller	Im Kartierungswege		
3275	V.-B Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 6665/04	Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Littitz	dem Wiener städtischen Zentral-Gaswerke an der Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen an das Wiener städtische Zentral-Gaswerk an der Erdbergerlände adressiert sein und im Betriebe des Gaswerkes Verwendung finden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	1110 Heller pro Tonne	950 Heller pro Tonne	160 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		
3276	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 13.887/03		Kohlen, mineralische	Liebshausen	Obernitz transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	Heller pro Tonne 150	120	30	Im Kartierungswege		
					Tschischkowitz transit				190	160	30			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3277	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22,111/05	beteiligten Verwaltungen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1905 gültigen Güterklassifikation	a) Getzersdorf b) Herzogenburg	**1. Stationen der Böhmischen Nordbahn:**	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen Aufgabe als Frachtgut.	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a)	b)	Im Kartierungswege		
					Bensen					202	202			
					Bodenbach					202	202			
					Franzenthal					202	202			
					Kralup					172	171			
					2. Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:									
					Buschtěhrad					188	188			
					Komotau					210	210			
					3. Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft:									
					Aussig Bodenbach Lobositz Praskowitz Raudnitz Schönpriesen Theresienstadt					202	202			
					Unter-Beřkowitz					198	198			
					Kralup					172	171			
					Mühlhausen					186	186			
3278	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 25.172/05	Südbahn-Gesellschaft	Messingdrähte Messingbleche Messingstangen	**Brixlegg**	**Bregenz**	Aufgabe als Frachtgut a) in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife		a) 257 Heller b) 178 Heller c) 166 Heller		Im Kartierungswege		
			Messingabfälle	Bregenz	Brixlegg					a) 257 Heller b) 178 Heller c) 166 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					pro 100 kg				
3279	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 25.007/05 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinkohle	Domsgrube	Krzeszowice, Troppau (K.F.N.B.), Zauchtel	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen und der rücksichtlich der in Rubrik 8 bezeichneten Tarife bestehenden besonderen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil II, des Galizischen Kohlenverkehres nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 1. Jänner 1905, und Tarif, Teil II, für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, gültig vom 1. Jänner 1905	Verschieden	Verschieden	pro 1000 kg 2 Heller	Im Kartierungswege		Die Ermäßigung wird von der Lokalbahn Piła-(Bolęcin-)Jaworzno allein getragen
					Branek, Frankstadt a. R., Radwanitz - Prossenitz, Zabierzow						6 Heller			
					Pohl						7 Heller			
					Hotzendorf, Krasna, Kunowitz-Louczka, Leipnik, Mähr.-Weißkirchen, Wall.-Meseritsch, Wernsdorf						8 Heller			
					Czechowitz, Prerau						10 Heller			
					Krakau						11 Heller			
					Brodek, Przikas-Osiczko						12 Heller			
					Rzikowitz, Saitz						14 Heller			
					Auspitz, Bistritz a. H., Chirlitz-Turas, Chropin, Dürnkrut, Grußbach-Schönau, Haugsdorf, Holleschau, Jedlersdorf, Kostel, Kwassitz-Tlumatschau, Lundenburg, Marchegg, Olmütz (K.F.N.B.), Trzebinia, Ungar.-Hradisch, Wagram, Wischau						15 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 1000 kg			
V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 25 007/05	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinkohle	Domsgrube	Bezmirau, Bielitz, Bernhardsthal (Ausweiche), Blatze, Boniowitz, Čelčitz, Dobrotitz, Floridsdorf, Granica, Groß-Kuntschitz, Grügau, Lonkow, Lowieschitz, Lultsch, Mierowitz a. d. H., Myslowitz, Niemtschitz, Pivin, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Płaszów, Rajnochowitz, Rothenseehof, Saybusch-Żywiec, Strzebowitz, Szczakowa, Voitelsbrunn, Wežek-Bochor, Wien (Donauuferbahnhof), Wien (Nordbahnhof), Wildendürnbach	**Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen und der rücksichtlich der in Rubrik 8 bezeichneten Tarife bestehenden besonderen Tarifbestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Tarif, Teil II, des Galizischen Kohlenverkehres nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 1. Jänner 1905, und Tarif, Teil II, für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, gültig vom 1. Jänner 1905**	**Verschieden**	**Verschieden**	**20 Heller**	**Im Kartierungswege**		**Die Ermäßigung wird von der Lokalbahn Piła-(Bolęcin-)Jaworzno allein getragen**
					Oppahof-Stettin, Roketnitz						**19 Heller**			
					Postoupek, Střebetitz						**18 Heller**			
					Branowitz, Feldsberg, Hlinsko u. H., Kadolz-Mailberg, Kremsier, Krzenowitz, Laa (K.F.N.B.), Nezamislitz, Oberweiden, Ober-Gerspitz, Pernhofen-Wulzeshofen, Proßnitz, Rohrbach i. M., Wrbatek, Zahlenitz						**17 Heller**			
					Angern, Bedihošt, Bisenz-Pisek, Bratelsbrunn, Brünn (K.F.N.B.), Dielhau, Dittmannsdorf, Drösing, Eywanowitz, Gänserndorf, Göding, Hohenau, Holubitz, Hullein, Kojetein, Luschitz, Mähr.-Neudorf, Mödritz, Napagedl, Neusiedl-Dürnholz, Nikolsburg, Otrokowitz, Raigern, Rohatetz, Sokolnitz, Sternberg, Vschetul, Zellerndorf						**16 Heller**			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3280 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 22.657/05	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	allen östlich von Podgórze-Płaszów und Kamionka gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	allen Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Mähren und Schlesien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Reexpedition der Sendungen in Krakau. Einhaltung der im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 22 vom 23. Februar 1905 verlautbarten „Allgemeinen Bedingungen“ „ad A—L“ (auf Seite 707),	vom 1. Jänner 1905 bis Ende November 1905	Ost-Nordwest-Österreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. November 1897	Verschieden	Die billigsten Gesamtfrachtsätze, welche bei Berechnung bis und ab Krakau oder Oświęcim auf Grund der Tabelle C (Pos. 694) und Tabelle F (Pos. 698)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate rücksichtlich der Sendungen bis Krakau, dann die korrespondierenden Frachtbrief-Duplikate rücksichtlich der Sendungen ab Krakau. Die bezeichneten Frachtdokumente müssen bis längstens Ende Juni 1906 bei der der ursprünglichen Versandstation vorgesetzten k. k. Staatsbahn-Direktion oder bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien erlegt sein	
			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht			„ad I—IX“ (auf Seite 695), sowie der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen. Gesamtdurchlauf auf begünstigten Strecken von mindestens 51 km				Tabelle I (Pos. 680) und Tabelle IV (Pos. 685) des in Spalte 6 bezeichneten „Verordnungs-Blattes“ sich ergeben			Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Frachtbriefe, bezw. auch Frankaturrechnungen rücksichtlich der Sendungen ab Krakau, dann die korrespondierenden Frachtbriefe rücksichtlich der Sendungen bis Krakau. bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien erlegt sein	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3281 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Niederösterreichischen Landesbahnen**	Österr. Nordwestbahn	**Mauer- und Dachziegel aus Lehm, gebrannt (Lehmziegel)**	**Stetten (der Linie Korneuburg—Ernstbrunn)**	**Floridsdorf-Jedlesee** **Jedlersdorf transit** **Wien Ö.N.W.B.**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** **Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien**	**vom 1. Jänner 1906, für die Relation Stetten—Wien Ö.N.W.B. vom 1. Februar 1906 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwesen, längstens jedoch bis 1. Februar 1907**	**Lokalgütertarif der beteiligten Verwaltungen**	**Es besteht kein direkter Frachtsatz**	**18 Heller *)** **17 Heller *)** **18 Heller *)**		**Im Kartierungswege**		***) Einschließlich der Überstellungsgebühr in Korneuburg**
3282 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Niederösterreichischen Landesbahnen**	Linie Korneuburg—Ernstbrunn	**Kalkstaub, Kalkstein und Schotter**	**Ernstbrunn**	**Korneuburg L.B. loko und transit** **Würnitz-Hetzmannsdorf**	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Einhaltung der sonstigen tarifmäßigen Bestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**18·4 Heller** **11·2 Heller**	**16·0 Heller *)** **10·0 Heller *)**	**2·4 Heller** **1·2 Heller**	**Im Kartierungswege**		***) Ausschließlich der Überstellungsgebühren in Ernstbrunn, bezw. Korneuburg, welche tarifmäßig anzurechnen sind**
3283 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Niederösterreichischen Landesbahnen**	Linie Korneuburg—Ernstbrunn	**Kalk, gebrannter,** und Ziegel, als: Mauer- und Dachziegel aus Lehm, gebrannt (Lehmziegel)	Ernstbrunn	Korneuburg L.B. loko und transit *)	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.** **Einhaltung der sonstigen tarifmäßigen Bestimmungen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**18·4 Heller**	**16·0 Heller *)**	**2·4 Heller**	**Im Kartierungswege**		*) **Ausschließlich der Überstellungsgebühren in Ernstbrunn und Korneuburg, welche tarifmäßig anzurechnen sind**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3284	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Niederösterreichischen Landesbahnen**	Linie Gänserndorf—Gaunersdorf	Hartsteinziegel	Matzen	Gänserndorf L.B. loko und transit	**Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen *)**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**7·8 Heller**	**7·2 Heller **)**	**0·6 Heller**	**Im Kartierungswege**		***) Für zum Hartsteinziegeltransporte auf das Industriegeleise in Matzen beigestellte leere Wagen wird nur K 1 Überstellungsgebühr berechnet; für beigestellte beladene Wagen, welche mit Hartsteinziegeln wieder beladen werden, ist die tarifmäßige Überstellungsgebühr von K 2 zu entrichten. **) Ausschließlich der Überstellungsgebühren in Matzen und Gänserndorf L.B.**
3285	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **Niederösterreichischen Landesbahnen**	Linie St. Pölten—Laubenbachmühle—Ruprechtshofen	Getreide	Kilb	**St. Pölten L.B. loko u. transit und umgekehrt**	**a) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür. b) Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür und Einhaltung der tarifmäßigen Bestimmungen in beiden Fällen**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Lokalgütertarif**	**Heller** a) 33·6 b) 22·4	**Heller** a) 22·4 b) 17·8	**Heller** a) 11·2 b) 4·6	**Im Kartierungswege**		
					Obergrafendorf				a) 21·6 b) 14·4	a) 14·4 b) 11·8	a) 7·2 b) 2·6			
					Kirchberg a.d.P.				a) 45·6 b) 30·4	a) 30·4 b) 23·8	a) 15·2 b) 6·6			
					Laubenbachmühle				a) 66·0 b) 44·0	a) 44·0 b) 34·0	a) 22·0 b) 10·0			
					Ruprechtshofen				a) 22·8 b) 15·2	a) 15·2 b) 12·4	a) 7·6 b) 2·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	1
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3286	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Lokalbahn Raspenau-Weißbach**	Sämtliche Artikel Holz der Pos. H—17, 18, 19 und 20 der Güterklassifikation, ferner Kohlen, Getreide, Mahlprodukte, sowie Mauer- und Dachziegel aus Lehm, Schamotte oder Ton	Im Verkehre von und nach Raspenau transit		**Auflieferung eines Minimalquantums von 400 Tonnen jährlich** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief, ohne Bedingung eines Minimalquantums	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Tarif, Teil II, gültig vom 1. Februar 1905, der Lokalbahn Raspenau-Weißbach	Die bezüglichen Frachtsätze für den Übergangsverkehr im vorstehend genannten Tarife	Frachtsätze des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, Teil II, nach Abzug des bezüglichen Nachlasses laut Rubrik II	Laut nachstehender Tabelle	Im Rückvergütungswege	Bei Aufgabe auf der Lokalbahn gegen Vorlage der Aufnahmsscheine, bei Abgabe auf der Lokalbahn gegen Vorlage der Frachtbriefe, welche von seiten der Aufgeber, resp. Empfänger bis längstens 1. Februar 1907 bei der Direktion in Friedland zu bewirken ist	

Kilometer	Zwischen Raspenau transit und	Nachlaß in Heller für 100 Kilogramm												
		Eilgüter			Frachtgüter									
						Normalklasse		Wagenladungsklasse						
											Spezialtarif			
		gewöhnliche	ermäßigte	besonders ermäßigte	sperrige	I	II	A	B	C	1	2	3	Ausnahmetarif*)
5	Haindorf-L.	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	2
2	Mildenau	1·5	1·5	1·5	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1·5
4	Mildeneichen	—	—	—	—	2	2	2	2	2	2	2	2	3
7	Mildenau	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	3

*) Ausnahmetarif für Holz der Pos. H—17, 18, 19 und 20 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Getreide und Mahlprodukte, Kohlen, Mauer- und Dachziegel aus Lehm, Schamotte oder Ton, fertiges Porzellan, Kapselscherben, Schaf- und Baumwolle, roh und bearbeitet, sowie Garne und Waren daraus in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Empfänger, wobei, wenn bei Anwendung des Ausnahmetarifes sich eine höhere Fracht ergibt, als bei der betreffenden Wagenladungsklasse, in welcher der Gegenstand rangiert, letztere in Anwendung kommt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3287 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Lokalbahn Friedland-Hermsdorf		Braunkohle	Hermsdorf transit	Friedland loko	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	18	14	4	Im Kartierungswege		
			Baumwolle, roh	Hermsdorf transit	Friedland loko			Lokaltarif	18	13	5	Im Kartierungswege		
			Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Friedland	Hermsdorf transit			Lokaltarif	18	13	5	Im Kartierungswege		
			Mauer- und Dachziegel	Hermsdorf transit	Dittersbach			Tarif für den direkten Güterverkehr mit Stationen der schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Markersdorf-Hermsdorf und Zittau-Oybin vom 1. April 1904	Verschieden	Verschieden	2 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der bezüglichen Frachtbriefe bis längstens 1. Februar 1907 an die Direktion in Friedland i. B.	
			Rohe Tonerde, lose oder in Säcken verpackt	Hermsdorf transit	Friedland loko und transit			Lokaltarif	18	13	5	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3288 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Lokalbahn Friedland-Heinersdorf		Kapselscherben	Neustadt a. T.	Heinersdorf a. T. transit	Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg und Einhaltung der Bestimmungen der einschlägigen Tarife	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	18	13·6	4·4	Im Kartierungswege		
			Mauer- und Dachziegel	Friedland transit	Heinersdorf a. T.				33	22	11			
					Neustadt a. T.				26	18	8			
					Rückersdorf				17	12	5			
			Sand-, Schotter-, Bruch- und Pflastersteine	Friedland Vorstadt	Neustadt a. T.				29	13	16			
					Bärnsdorf				33	17	16			
					Heinersdorf a. T.				36	19	17			
					Friedland transit				7	5·4	1·6			
				Schönwald	Friedland transit				15	7	8			
				Rückersdorf	Neustadt a. T.				19	9	10			
					Bärnsdorf				27	12	15			
					Heinersdorf a. T.				31	15	16			
			Holz der Klasse C	Bärnsdorf	Friedland transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. Diese Transporte müssen für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete bestimmt sein			Verschieden	16·4 Heller	Verschieden			
				Heinersdorf a. T.										
				Neustadt a. T.										
				Rückersdorf						12 Heller				

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3289	Lokalbahn Friedland-Heinersdorf	Lokalbahn Friedland-Hermsdorf	Holz der Klasse C	Bärnsdorf und Heinersdorf a. T.	Hermsdorf transit	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. Diese Transporte müssen für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete bestimmt sein	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1906	Gütertarif für den Gemeinschaftsverkehr zwischen den Lokalbahnen Friedland-Hermsdorf und Friedland-Heinersdorf	Verschieden	33·6 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Umladekosten in Friedland sind in diesem Satze inbegriffen
			Holz der Klasse C	Neustadt a. T.	Hermsdorf transit				Verschieden	29 Heller	Verschieden			
			Holz der Klasse C	Rückersdorf	Hermsdorf transit				Verschieden	25 Heller	Verschieden			
			Braunkohle	Hermsdorf transit	Schönwald Rückersdorf Hegewald	Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			29 Heller	25 Heller	4 Heller			
			Holz des Spezialtarifes 2, bestimmt zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete	Rückersdorf	Hermsdorf transit				Verschieden	29	Verschieden			
				Hegewald	Hermsdorf transit				Verschieden	33	Verschieden			
				Neustadt a. T.	Hermsdorf transit				Verschieden	33	Verschieden			
				Bärnsdorf	Hermsdorf transit				Verschieden	37·6	Verschieden			
			Braunkohle	Hermsdorf trans.	Schönwald Rückersdorf Hegewald					25				
			Brennholz	Kunnersdorf	Neustadt a. T.					29				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3290	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 25.007/05	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Siersza-wodna Domsgrube Jaworzno	Siehe nachstehende Tabelle	**Aufgabe als Frachtgut.** **Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.** **Einhaltung der Bestimmungen der in der Rubrik 8 bezeichneten Tarife**	**vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906**	**Tarif, Teil II, für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, gültig vom 1. Jänner 1905, und Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2**	**Verschieden**	**Siehe nachstehende Tabelle**	**Verschieden**	**Im Kartierungswege**		**Die gegenüber den tarifmäßigen Frachtsätzen resultierenden Nachlässe werden zur Gänze von den k. k. österr. Staatsbahnen und den Lokalbahnen Trzebinia—Siersza-wodna, bezw. Piła(Bolęcin)-Jaworzno getragen**

Nach	Von Domsgrube, Jaworzno und Siersza-wodna Heller pro Tonne
Bełz	950
Biała czortkowska	1370
Bolechów	1060
Borki wielkie	1210
Borynicze	1034
Borysław	1000
Brody	1110
Buczacz	1320
Chabówka	614 *)
Chodorów	1060
Czortków	1380
Delatyn	1274
Denysów-Kupczynce	1224
Dobromil	869
Dolina	1084
Drohobycz	970
Dublany-Kranzberg	924
Gródek	904
Halicz	1130
Hnigdyczów-Kochán	1050
Husiatyn	1460
Jezierzany-Barysz	1304
Kołomea	1270
Kopyczyńce	1420
Korczów b. Uhnów	924
Krasne	1034
Krzywe	1190
Kryztynopol	970
Lemberg	954
Lemberg-Podzamcze	970
Luźan	1354
Maków	534 *)
Maxymówka	1224
Mikołajów-Drohow.	1030
Mikuliczyn	1300
Monasterczyska	1290
Nadyby-Wojntycze	890
Ostrów-Berezowica	1194
Ottynia	1220
Podwołoczyska	1260
Perzeciszów	254
Radziszów	404 *)
Rawa ruska	890
Sadowa-Wisznia	874
Sambor	904
Skawina	374
Stanislau	1180
Stryj	1020
Tarnopol	1180
Uhnów	920
Wielkiedrogi	390 *)
Wybranówka	1030
Wygnanka	1400
Zagórz	864 *)
Zator	254
Zborów	1114
Złoczow	1080

*) Nur von Domsgrube und Jaworzno.

V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
3291	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.834/05	beteiligten Verwaltungen	Öle, mineralische, in Fässern, der Pos. 0—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I vom 1. Jänner 1904	Itzkany	Landesgrenze bei Woronienka (Körösmező)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe mit direkten, nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen. Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonifizierenden Transportmengen mindestens ebenso großen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahnstationen in Galizien nach Itzkany. Dieser Nachweis gilt jedoch nur in dem Falle als erbracht, wenn Frachtdokumente über solche Rohölsendungen vorgelegt werden, die dem Versande der Raffinerie-Erzeugnisse zeitlich vorangegangen sind. Hierbei können Frachtdokumente über Rohöltransporte, welche aus dem, dem Versande der Raffinerie-Erzeugnisse vorangegangenen Kalenderjahre stammen, nur insoweit zu dem bedungenen Nachweise benützt werden, als die betreffenden Rohölsendungen in den Monaten November und Dezember 1905 zum Bezuge gelangten	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarif	193	96	97	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage: 1. der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien nach Itzkany; 2. der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Versand der in Rubrik 4 genannten Artikel nach ungarischen Stationen. Diese Dokumente müssen längstens bis Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau erliegen	
					Landesgrenze bei Beskid				235	118	117			
					Landesgrenze bei Łupków (Vidrány)				284	144	140			
					Landesgrenze bei Leluchów (Orló)				353	180	173			
					Orló trans.				361	186	175			
					Zwardoń trans.				406	207	199			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3292	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905 **k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B.-Z. 21.834/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische) der Pos. 0—4 c der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen	Itzkany	Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonifizierenden Transportmengen mindestens ebenso großen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahn-Stationen in Galizien. Dieser Nachweis gilt jedoch nur in dem Falle als erbracht, wenn Frachtdokumente über solche Rohölsendungen vorgelegt werden, die dem Versande der Raffinerie-Erzeugnisse zeitlich vorangegangen sind. Hierbei können Frachtdokumente über Rohöltransporte, welche aus dem, dem Versande der Raffinerie-Erzeugnisse vorangegangenen Kalenderjahre stammen, nur insoweit zu dem bedungenen Nachweise benützt werden, als die betreffenden Rohölsendungen in den Monaten November und Dezember 1905 zum Bezuge gelangten. Die Absender, bezw. Empfänger haben das Auf- und Abladen selbst zu besorgen, andernfalls diese Leistungen auf deren Kosten bewerkstelligt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Verschieden	Heller 338	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage: 1. der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien nach den in Rubrik 5 genannten Versandstationen; 2. der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Versand der in Rubrik 4 genannten Artikel nach Wien Nordbahnhof, bezw. Wien Staatsbahnhof. Diese Dokumente müssen längstens bis Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau erliegen	
				Kolomea						307				
				Stanislau						297				
				Zuczka						321				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3293 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 21.834/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische) der Pos. 0—4 c der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch im festen Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen	Itzkany Kolomea Stanislau Zuczka	Floridsdorf Stadlau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonifizierenden Transportmengen mindestens ebenso großen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahnstationen in Galizien. Dieser Nachweis gilt jedoch nur in dem Falle als erbracht, wenn Frachtdokumente über solche Rohölsendungen vorgelegt werden, die dem Versand der Raffinerie-Erzeugnisse zeitlich vorangegangen sind. Hierbei können Frachtdokumente über Rohöltransporte, welche aus dem, dem Versand der Raffinerie-Erzeugnisse vorangegangenen Kalenderjahre stammen, nur insoweit zu dem bedungenen Nachweise benützt werden, als die betreffenden Rohölsendungen in den Monaten November und Dezember 1905 zum Bezuge gelangten. Die Absender, bezw. Empfänger haben das Auf- und Abladen selbst zu besorgen, andernfalls diese Leistungen auf deren Kosten bewerkstelligt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokalgütertarife	Verschieden	Heller 338 307 297 321	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage: 1. der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien nach den in Rubrik 5 genannten Versandstationen; 2. der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Versand der in Rubrik 4 genannten Artikel nach Floridsdorf, bezw. Stadlau. Diese Dokumente müssen längstens bis Ende März 1907 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau erliegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3294 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**k. k. österr. Staatsbahnen** T.-A.-B. Z. 21.834/05	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen	Wien St.E.G. loko	a) Wien (Matzleinsdorf) transit b) Hütteldorf-Hacking transit c) Wien E.W.A. transit d) Nußdorf transit e) Klein-Schwechat transit f) Maxing transit	Bei frachtgutmäßiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1906	Wiener Überfuhrtarif, gültig vom 1. Juli 1903, resp. Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Verschieden	Heller: ad a) 18, ad b) 20, ad c) 18, ad d) 18, ad e) —, ad f) 21	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Frachtsätze sub e) für Klein-Schwechat transit gelten nur im Verkehre mit Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang und darüber hinaus, mit Ausnahme der Stationen Simmering (E.W.A.) und Wien Aspangbahnhof, sowie bei Leitung der Sendungen via Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit, bezw. Wien Brigittenau-Rangierbahnhof transit—Wien Donaukaibahnhof. Die Frachtsätze sub f) für Maxing transit gelten nur im Verkehre mit Stationen der Wiener Lokalbahnen
				Wien St.E.G. transit						ad a) 10, ad b) 12, ad c) 10, ad d) 10, ad e) —, ad f) 13				
				Wien K.F.N.B. loko						ad a) 18, ad b) 20, ad c) 18, ad d) 18, ad e) 18, ad f) 21				
				Wien K.F.N.B. transit						ad a) 10, ad b) 12, ad c) 10, ad d) 10, ad e) 10, ad f) 13				
				Floridsdorf						ad a) 24, ad b) 26, ad c) 24, ad d) 22, ad e) 24, ad f) 27				
				Wien Ö.N.W.B. loko						ad a) 18, ad b) 20, ad c) 18, ad d) —, ad e) 18, ad f) 21				
				Wien Ö.N.W.B. transit						ad a) 10, ad b) 12, ad c) 10, ad d) —, ad e) 10, ad f) 13				
				Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit						ad a) —, ad b) 13, ad c) —, ad d) —, ad e) —, ad f) —				
3295 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Prag** Z. 76.208/05		Ermäßigung des Wägegeldes bei Verwiegung von Kalksteinsendungen auf der Geleisewage	Mirowitz		Die Leistungen besorgen die Parteien selbst	vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt J, vom 1. Juli 1905		K 0·80 pro Wagen		Im Kartierungswege		
	Z. 64.182/05		Nachlaß der Auflegegebühr	Stupno-Břas										
	Z. 76.20[illegible]/05		Nachlaß der Auf- und Ablegegebühr	Teplitz-Waldthor										
	Z. 58.689/05			Leneschitz										
	Z. 76.202/05			Kosten										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
3296	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Steyrtalbahn	a) Getreide und Mahlprodukte b) Heu, gepreßt	Stationen der Steyrtalbahn		a) 1000 t, b) 300 t | a) 600 t, b) 200 t | a) 300 t, b) 100 t Frachtzahlung für mindestens 4000 kg pro Frachtbrief	bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	20 Prozent | 15 Prozent | 10 Prozent der eingehobenen Frachtgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe ohne Refaktiestempel bis Ende Jänner 1907	Die Güter dürfen auf der Steyrtalbahn nicht bereits anderweitige Tarifbegünstigungen genießen. Derlei Sendungen werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlaß vom tarifmäßigen Frachtsatze nicht statt
3297	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905		Mauer- und Dachziegel, Bruchsteine, Kalk, Cement, Schotter, Sand			1000 Tonnen | 600 Tonnen | 300 Tonnen Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief					20 Prozent | 15 Prozent | 10 Prozent der eingehobenen Frachtgebühr		Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate bei Sendungen mit frankierten Gebühren, bezw. der Original-Frachtbriefe bei Sendungen mit überwiesenen Gebühren bis Ende Jänner 1907	
3298	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905		Holzwaren	Molln	Stationen der Steyrtalbahn	Minimalquantum 120 t			Frachtsatz der normalen Stückgutklasse		20 Prozent		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Versender lautenden Aufnahmsbescheinigungen bis längstens Ende Jänner 1907	Holzwarensendungen, welche nach den Frachtsätzen der ermäßigten Stückgutklasse oder der Wagenladungsklasse abgefertigt werden, werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlaß vom tarifmäßigen Frachtsatze nicht statt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3299	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**Steyrtalbahn**	aller Art	Garsten und vice versa	Unterhimmel	**2000 Tonnen.** **Frachtzahlung für mindestens 6000 kg für einen, bezw. im Transitverkehre für mindestens 10.000 kg für zwei zur Verwendung kommende Wagen**	**bis Ende Dezember 1906**	**Lokaltarif**	**Verschieden**	**12 Heller**	**Verschieden**	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Frachtbriefe für in Unterhimmel angekommene und der Aufnahmsbescheinigungen für vom Reklamanten von dort abgesendete Güter bis längstens Ende Jänner 1907**	**Für Eisenwaren wird diese Begünstigung auch dann gewährt, wenn das Quantum von 6000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einem Wagen verladen wird**
3300	V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Steyrtalbahn	Holz der Spezial-Tarife 2 und 3	**Stationen der Steyrtalbahn**		**1500 t** / **1000 t** / **600 t** / **300 t** **Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief**	bis Ende Dezember 1906	**Lokaltarif**	**Verschieden**	Verschieden	**25 Prozent** / 20 Prozent / 15 Prozent / 10 Prozent	**Im Rückvergütungswege**	**Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Versender lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1907**	**Die Güter dürfen auf der Steyrtalbahn nicht bereits anderweitige Tarifbegünstigungen genießen. Derlei Sendungen werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlaß vom tarifmäßigen Frachtsatze nicht statt**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
3301 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	k. k. Staatsbahn-Direktion Villach Z. 37.392-6.05.		Reexpeditionsbefugnis für Schnittholzsendungen der Pos. H—17 c), 1 und 2	In den Stationen: Feldkirchen Villach Fürnitz Arnoldstein Krainburg Bischoflack		Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschn. A, VIII, 2	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1906	Lokaltarif						
				Lees-Veldes										
3302 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	k. k. Staatsbahn-Direktion Wien Z. 99.022/05		Stein-, Braunkohle und Koks	allen Stationen	Heiligenstadt, Krems und Hernals		vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Waggebühr für Verwiegung auf der Straßenbrückenwage	4 Heller	0·8 Heller	3·2 Heller			
3303 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau		Ermäßigung des Waggeldes	Station Węgierska-Górka		Abwage auf der Brückenwage	bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1906	Lokalgütertarif	120 Heller	60 Heller	60 Heller	Im Kartierungswege		
			Nachlaß der Auflege- und Ablegegebühr bei Sendungen unter 5000 kg			Die Leistung besorgt die Partei selbst								
				Friedrichshütte										Sendungen müssen an das erzherzogl. Hüttenamt in Friedrichshütte oder Węgierska-Górka adressiert oder von diesem daselbst aufgegeben werden
				Trzcinica										Sendungen müssen an das Branhaus in Trzcinica adressiert oder von diesem aufgegeben werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
3304 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen** Z. 57.897-6/05		Nachlaß der Ablegegebühr für Brot- und Mehlsendungen	Für die Station Pilsen		Diese Leistungen besorgt die Partei vertragsmäßig durch ihre Organe und steht deren Etablissement in direkter Schienenverbindung mit den k. k. österr. Staatsbahnen	vom 1. Jänner bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Tarif-Teil I, Abteilung B, J, V				Im Kartierungswege		
			Nachlaß der Auflegegebühr für retourgehende Brotstellagen											
			Nachlaß der Auflegegebühr für Brot- und Mehlsendungen	Für die Station Marienbad		Die Leistung besorgt die Partei durch ihre eigenen Organe								
3305 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	**k. k. Staatsbahn-Direktion Villach** Z. 36.449-6/05		Email- und Rohblechgeschirr	In der Station St. Ruprecht		Wenn Sendungen im Gewichte unter 5000 kg durch die Partei auf-, bezw. abgelegt werden	vom 1. Jänner 1906 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1906	Lokaltarif		Nachlaß der Auflege, bezw. Ablegegebühr				
			Bierfässer und Bierkisten, gefüllt, auch leer zurückgehend	In der Station Leoben k.k.St.B.										
			Stückgüter bis zum Gewichte von 5000 kg	In der Station Aßling		Wenn Sendungen im Gewichte unter 5000 kg, welche auf das, bezw. von dem Industriegeleise in der Station Aßling übergehen, durch die Arbeitskräfte der Partei aus dem, bezw. in den Eisenbahnwagen aus-, bezw. eingeladen werden								

Abänderung von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
85 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Nr. 22 vom 23. Februar 1905	692	k. k. österr. Staatsbahnen	Im Staatsbetriebe stehende beteiligte Privatbahnen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Im Verkehre zwischen Stationen der beteiligten Bahnen		In der Rubrik 6 der nebenstehend bezeichneten Publikation hat die letzte Zeile zu lauten: „Einhaltung der „Allgemeinen Bedingungen ad A—L“ unter Punkt 1, 3 und 4 auf S. 707 dieses Blattes, sowie der einschlägigen tarifmäßigen Bestimmungen.“ Diese Abänderung gilt vom 1. Jänner 1905	
86 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Nr. 22 vom 23. Februar 1905	688	k. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 22.657/05	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	den im Tarife, Teil II, Heft 1, des Ost-Nordwest-Österreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1905, angeführten Stationen: der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, ausgenommen Kalwarya und Zwardoń	des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Mähren und Schlesien	Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1905 ist der Text der Rubrik 8 durch den Zusatz zu ergänzen „bezw. Heft 4, gültig vom 1. Dezember 1905“	
		700			Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse				

Berichtigungen von Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
74 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Nr. 135 vom 23. November 1905	2053	K. k. österr. Staatsbahnen		Baumwollgarne aus Pos. B—5 und Garne der Pos. G—3, a) und G—3, b)	Kleinmünchen Gaisbach-Wartberg	Wien I (K.E.B.)	In der Rubrik 6 sind bei Punkt β) „Frachtzahlung für mindestens 5000 kg“ die Worte: „pro Wagen“ hinzuzufügen; in derselben Rubrik ist der Bestimmung: „Aufladen durch den Absender etc.“ die Bezeichnung: „ad β)“ voranzusetzen; in der Rubrik 10 ist an Stelle der beiden Querstriche die Ziffer „145“ als ermäßigter Frachtsatz ad α) von Kleinmünchen und Gaisbach-Wartberg nach Wien I (K.E.B.) einzutragen	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
75 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 12. Dezember 1905	2429	K. k. österr. Staatsbahnen E.-M.-Z. 23.442/04	Eisenbahn Chabówka-Zakopane und der Lokalbahn Nowy Targ-Suchahora	Güter der Klasse C, der Spezialtarife 1, 2, 3 und der Ausnahmetarife I und II der am 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	Chabówka Czarny-Dunajec Lasek Nowy Targ Podczerwone Poronin Raba wyżna Rogożnik Sieniawa Suchahora *) Szaflary Zakopane	Biały-Dunajec Chabówka Czarny-Dunajec Lasek Nowy Targ Podczerwone oder umgekehrt	In der Rubrik 4 ist statt: „Jänner" zu setzen: „Juli"	
76 V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 12. Dezember 1905	2478	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 25.134/02, 19.518/05		Holz der Pos. H—17 a) und H—18 a) der vom 1. Jänner 1905 gültigen Güterklassifikation	Stationen der Strecke Stryj — Landesgrenze bei Beskid unter einander für die mit der Bahn in direkter Schienenverbindung stehenden Sägewerke Stationen der Strecke Stryj — Landesgrenze bei Beskid	Stryj (für alle daselbst mit der Bahn in direkter Schienenverbindung stehenden Sägewerke)	In der Rubrik 4 ist statt: „Jänner" zu setzen: „Juli"	
V.-B. Nr. 149 v. 30./XII. 1905	Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 12. Dezember 1905	2438	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Kolomeaer Lokalbahnen	1. Mauerziegel 2. Steinkohle	km 0·8 der Strecke Kolomea-Vorstadt Nadwórna—Szeparowce—Kniaždwór	Kolomea Bahnhof oder umgekehrt	In der Rubrik 4 ist statt: „Mauerziege" zu setzen: „Mauerziegel"	
					Fette, Harze, Lohe	Kolomea Bahnhof	km 0·6 der Strecke Kolomea-Vorstadt Nadwórna—Szeparowce—Kniaždwór		
77 V.-B. Nr. 149 v. 30. XII. 1905	Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 12. Dezember 1905	2453	K. k. österr. Staatsbahnen T.-A.-B.-Z. 26.218/03	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	Getreide der Pos. G—7 der vom 1. Juli 1906 gültigen Güterklassifikation	Borki wielkie	Grzymałów	In der Rubrik 4 ist statt: „1906" zu setzen: „1905"	
					Mahlprodukte aus Getreide der Pos. M—4 der vom 1. Juli 1906 gültigen Güterklassifikation	Grzymałów	Borki wielkie Kołodziejówka Podwołoczyska Skałat Borki wielkie Kołodziejówka Podwołoczyska Skałat Borki wielkie Kołodziejówka Podwołoczyska Skałat		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10